

Emelie Petersson  
Infrastrukturstrateg  
040-675 32 98  
Emelie.A.Petersson@skane.se

## YTTRANDE

Datum 2017-03-17  
Dnr 1604664

1 (4)

Näringsdepartementet  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[elvira.shakirova@regeringskansliet.se](mailto:elvira.shakirova@regeringskansliet.se)

## Remiss. Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon.

Regeringskansliets diarienummer N2016/07396/MRT.

Region Skåne har mottagit ovanstående ärende för synpunkter.

Region Skåne har ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne är också regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län, vilket innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Region Skåne utgör även en formell remissinstans enligt plan- och bygglagen (PBL) avseende översiktsplaner och enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar avseende riktlinjer för bostadsförsörjning. Genom Skånetrafiken är Region Skåne den största beställaren av skånsk kollektivtrafik. Region Skåne yttrar sig över aktuellt ärende utifrån detta ansvar.

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att utreda hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözoner. Det innebär att bestämmelserna om miljözoner kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Miljözon klass 2 gäller personbil, lätta lastbil och lätta buss. Kraven för att få föra fordonen i zonen är att fordon med kompressionstænd motor ska uppfylla kraven för Euro 6 och fordon med gnisttænd motor ska uppfylla minst Euro 5. Miljözon klass 3 gäller 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 VI.

Utredningen bedömer att bestämmelser om miljözoner kan bidra till att hänsynsmålet för miljö och hälsa uppnås, genom att ge ytterligare ett styrmedel till kommunerna för att kunna förbättra luftkvalitet och minska buller. Utredningen visar att det kommer innebära både positiva och negativa effekter. Beroende på när i tid miljözoner införs, desto större miljöeffekter kommer att uppnås, men samtidigt kommer kostnaderna att vara som störst inledningsvis. Det kommer att krävas en utredning av respektive kommun för att bedöma om de lokala förutsättningarna och kostnader som en miljözon medför kan motiveras, eller om andra styrmedel är att föredra.

### **Region Skånes synpunkter**

Region Skåne ställer sig bakom förslaget om en förändring av miljözoner, uppdraget syftar till att ta fram ett verktyg för att bättre bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen och de transportpolitiska målen. De europeiska gränsvärdena för luftkvalitet och svenska miljö kvalitetsnormer är viktiga och förändringarna syftar till att ge kommunerna ytterligare ett verktyg för att kunna hantera problematiken kring luftkvaliteten, vilket Region Skåne anser är positivt. Vi delar utredningens avgränsning av hur miljözoner ska kunna användas. Region Skåne anser att privatfordon även fortsättningsvis har sin plats även i städer. Med regleringar av denna typ och genom den tekniska utvecklingen kan utsläpp minimeras, buller minskas och trängsel hållas på en rimlig nivå.

Utsläpp från lätta fordon eller personbilar har reglerats sedan 1970-talet. Det är upp till varje kommun att peka ut områden där bestämmelser för miljözoner ska gälla, endast utpekade områden kommer att påverkas av bestämmelsen om miljözoner. Flera kommuner i Sverige har haft problem med att uppnå kraven för luftkvalitet. Då även EU direktivet om luftkvalitet överskrids riskerar Sverige att dömas till böter av EU-domstolen. Införandet av miljözoner kommer detta bidra till bättre luftkvalitet, minskad ohälsa och en attraktivare stadsmiljö för medborgare, vilket är positivt anser Region Skåne. I Skånes Regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030*, finns det antagna målet om att Skåne vara klimatneutralt och fossilbränslefritt år 2030 och Skåne ska agera kraftfullt för att nå de regionala miljömålen, förändringen som föreslås av miljözoner är i linje med det målet.

Det saknas också ett resonemang om luftkvalitet kopplade till vädersituationer, som kan påverka luftkvalitén i stor uträkning. Utredning bör utreda möjligheten att införa tillfälliga miljözoner i samband med väderlek som medför en tillfälligt hög koncentration av luftföroreningar, eller när införsel av luftföroreningar från andra områden/länder tillfälligt försämrar den lokala luftkvaliteten och kan göra lokala begränsningar nödvändiga, likt de åtgärder som har vidtagits i Oslo.

### **Samhällskostnader för buller och luftföroreningar**

Konsekvenserna om inget görs kommer att medföra en samhällskostnad med omkring 333 miljoner kronor på grund av att hjärt- och kärlsjukdomar, stress och andra sjukdomar relaterade till luftkvalitet och buller inte kommer att motverkats. Buller- och partikelföroreningar påverkar hälsan negativt och att de som är mest utsatta ofta är barn och personer med luftvägsbesvär eller nedsatt hörsel. I förlängningen leder dessa föroreningar till kostnader för bland annat hälso- och sjukvården. Till detta kan föroreningarna också betraktas som ett hinder för att erbjuda framtidstro och livskvalitet enligt Skånes Regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030*. Region Skåne ställer sig därför positiv till att kommunerna får utökade möjligheter att besluta om lokala trafikföreskrifter för miljözoner för lätta fordon. På så sätt kan kommunerna få bättre möjligheter att vidta åtgärder för att uppnå de europeiska gränsvärdena för luftkvalitet och de svenska miljökvalitetsnormerna. Förslaget till förändringen innebär inte att miljözoner som styrmedel en direkt påverkan på användandet av förnybara drivmedel. El- och vätgas som används bör alltid vara förnybar, och eftersom miljözonerna i sig inte är rätt styrmedel för detta så behöver införandet av miljözoner åtföljas av styrmedel för förnybart producerad el och vätgas.

### **Införandet av miljözoners påverkan av näringslivet**

Företag, medborgare, kommunerna, landsting och statliga myndigheter kan komma att påverkas av dessa bestämmelser. Storleken på påverkan och vilka som berörs varierar utifrån hur stora eller vilka områden där miljözoner kommer implementeras. De företag som främst kan komma att påverkas är de som ägnar sig åt distribution, taxiverksamhet, kollektivtrafik eller färdtjänst och företagen som är beroende av leveranser som varuhandeln. Medborgare som bor inom eller färdas till, från eller inom miljözonen.

Företagen som har verksamhet i områden med miljözoner kommer i många fall behöva investera i nya fordon för att anpassa sig efter bestämmelserna om miljözonerna. Detta gör att företagen inom områden kan påverkas negativt. Både stora och små företag har möjligheten att utnyttja premier som finns för att köpa nya personbilar eller tunga bussar. Eftersom det förekommer premier som bidrar till att det blir en mindre investering att skaffa en ny mer miljövänlig personbil eller tunga bussar underlättar det för företagen. Utredningen bedömer att man inte behöver ta särskild hänsyn till mindre företag. Då förslaget om miljözoner innebär en stegvis förändring från fossila bränslen till förnybara (el, vätgas) bör det inte innebära svårigheter för företag att planera för utbyte av fordon. Men det är viktigt att det säkerställs i utredningen att flera olika aspekter tas i beaktning för att det inte ska missgynna en viss grupp av näringslivet.

I enlighet med Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030* ska Skåne arbeta för en minskad klimatpåverkan, klimatanpassning och god

resurshushållning, vilket är viktiga faktorer för att Skåne ska kunna utvecklas hållbart, framförallt vad gäller resande och transporter. I utredningen ligger det ett krav på en utredning av respektive kommun som ska bedöma de lokala förutsättningarna är sådana att de kostnader som en miljözon medför kan motiveras, eller om andra styrmedel är att föredra. Det är framförallt i större tätorter eller känsliga områden utredningen ser att miljözoner främst kommer införas. I enlighet med den regionala utvecklingsstrategin ska Skåne arbeta för att utveckla ett hållbart transportsystem, arbeta för friska och livskraftiga hav och vatten samt prioritera en hållbar stadsutveckling för att minimera negativa effekter av buller, ljud och luftföroreningar. Genom att införa miljözonen kommer det innebära mindre buller och luftföroreningar vilket Region Skåne anser är positivt.

### **Färdtjänst**

Färdtjänst är en kategori av fordon som särskilt har tagits i beaktning i utredningen. Färdtjänstfordonen består till stor del av ombyggda bussar. Lätta bussars och lätta lastbilars miljöklassningar infördes efter personbilars klassning. Detta gör att dessa fordon inte har samma mognadsgrad som personbilar vad det gäller miljöklassning. Eftersom färdtjänst är en tjänst som bidrar till samhällsnytta och tillgänglighet för personer bedöms det i utredningen att fordon som används vid färdtjänst bör undantas bestämmelserna om miljözon klass 2. Utredningen bedömer att detta undantag behövas fram till utgången av 2025. Detta är ett undantag som kan tas bort efter en tid då flera lätta bussar uppfyller de krav som ställs inom miljözon klass 2. Det är därför viktigt att det säkerställs att vid nya avtal ställa krav på miljöklassning på de fordon som man vill använda för färdtjänst, i upphandlingarna av dessa fordon.

Mätta Ivarsson  
Ordförande

Mikael Stamming  
Utvecklingsdirektör