



# Göteborgs Stad

## Kommunstyrelsen

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

Regeringskansliets dnr: N2016/07396/MRT

### Yttrande gällande Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Näringsdepartementet har för yttrande översänt Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon till Göteborgs Stad.

Göteborgs Stad är positiv till förslaget i sin helhet och till avsikten med förslaget att ge kommunerna verktyg för att kunna nå miljömål om bättre luftkvalitet genom att minska trafikens miljöpåverkan i de områden där de lokala behoven är störst. Förslaget bidrar till att klara miljökvalitetsnormer (MKN) för kvävedioxid, vilket är en viktig förutsättning för att Göteborg ska kunna bebyggas ytterligare i de centrala delarna. Miljözon klass 3 kommer att ge bra stöd till arbetet med att få fler elfordon i staden. Göteborgs Stad önskar dock att föreslå några justeringar och att lyfta ett par aspekter att beakta i utformningen av miljözonsbestämmelserna.

#### **Justeringar i förslaget**

Göteborgs Stad anser att kraven på de lätta fordonen i miljözon klass 2 efter ett par år bör skärpas så att de omfattar kommande krav för tillverkarna att mäta utsläpp i verklig trafik.

Göteborgs Stad saknar möjligheten att inkludera förbud mot dubbdäck i miljözon klass 3. Det skulle vara ett mer effektivt verktyg för kommunen att inrätta dubbdäcksförbud än vad trafikförordningen idag medger, och ge ett bra bidrag i arbetet med att även framöver ha partikelnivåer som ligger under miljökvalitetsnormen.

#### **Efterlevnad av miljözoner**

Erfarenheten från Göteborgs Stad är att dagens övervakning av efterlevnaden av miljözon är svår att uppfylla. Staden ser därför anledning till att utreda alternativa lösningar till övervakning. Ett möjligt alternativ skulle kunna vara att parkeringsvakter får ett utvidgat uppdrag och parallellt med polisen övervakar efterlevnaden. En effektiv metod kan dessutom vara möjligheten för parkeringsvakter att bötfälla fordon som står parkerade på gatumark i en zon de inte tillåts.

#### **Miljözoners effekter på klimatet**

Göteborgs Stad saknar ambitionen att ta fram ett förslag som också minskar utsläppen av växthusgaser. Miljözonerna skulle kunna bli ett verktyg för att nå klimatmålen, men den föreslagna miljözon klass 2 ger inga direkta climateffekter eftersom de krav som Euroklassningarna innebär inte reglerar utsläpp av växthusgaser. Miljözon klass 3 minskar sannolikt klimatpåverkan genom krav på el-, vätgas- eller elhybriddrift på lång

sikt, men kan ha en kontraproduktiv effekt på klimatarbetet på kort och medellång sikt, se nedan resonemang om biogas. De föreslagna kraven kommer också att påverka utsläppen utanför zonen då fordonsflottan påverkas på regional nivå. Även miljözon klass 2 kan ge indirekta effekter på det totala bilresandet och effekter kopplade till en förnyad fordonsflotta.

Göteborgs Stad ser en risk med att ett införande av miljözon klass 3, som skulle omfatta större områden än de allra mest centrala delarna i städerna, skulle medföra att biogasmarknaden slås ut. Särskilt kollektivtrafiken och till viss del även avfallshanteringen i Göteborgs Stad är idag beroende av biogasteknik. Stadens inriktning är att ställa om fordonsflottan från fossildrivmedel till fossilfria drivmedel. I det arbetet prioriteras el och biogas. En minskad biogasanvändning skulle resultera i stora negativa konsekvenser för miljön. Samtidigt skulle införandet av miljözon klass 3 kunna driva på omställningen till el- och vätgasdrivna fordon.

Miljömålsberedningens förslag En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) visar på att vi behöver stärka befintliga tekniker för att uppnå kraftiga utsläppsminskningar i närtid. Biogas är en viktig komponent av den cirkulära ekonomin och ett förnybart bränsle med bättre klimatprestanda än de allra flesta drivmedel. Den lilla skillnaden mellan emissioner och buller som finns mellan elfordon och moderna biogassetfordon motiverar inte den skada för biogasbranschen som förslaget skulle leda till.

Med anledning av ovanstående är det viktigt att de regleringar som införs utgår ifrån vad som faktiskt är genomförbart för tillfället, så att klimatarbetet inte hämmas av den tekniska utvecklingstakten. Transportstyrelsen bör överväga konsekvenserna av att biogassetfordon enligt förslaget inte tillåts köras i miljözon klass 3. Göteborgs Stad föreslår att även gasfordon som uppfyller Euro VI ska tillåtas inom miljözon klass 3.

### **Elhybrider och eldrivna fordon**

I förslaget inkluderas tunga fordon med elhybrid eller ren eldrift i miljözon klass 3. Det kan innebära komplikationer då dagens hybridfordon kan använda sig av bränslen som annars inte skulle vara tillåtna. En hybrid går omväxlande på el och på det bränsle som också används, och det är inte säkert att fordonet kan tvingas använda just el innanför zonen.

Med dagens teknik blir elfordon förhållandevis tunga i relation till sin storlek, vilket innebär svårigheter med att klara bärighetsklassningen i till exempel centrum. I EU-direktivet 2015/719/EU framgår att ett extra ton under vissa förhållanden kan tillåtas ifall fordonet drivs med ett alternativt bränsle. Detta gäller framförallt totalvikten, inte axeltryck vilket är fallet för tunga elfordon. Göteborgs Stad föreslår att till exempel elfordon med högre axeltryck ska tillåtas i miljözon klass 3.

### **Kollektivtrafik**

Ett införande av miljözon klass 3 skulle innebära att dagens kollektivtrafikfordon, som till stor del drivs av biogas, inte skulle ha tillträde till miljözonklassade områden. Tekniken för eldrivna bussar finns tillgänglig och i Göteborg finns hittills en eldriven busslinje.

### Statliga åtgärder

Luften i Göteborgsregionen påverkas av att det är ett storstadsområde där många människor bor i kranskommunerna och arbetar i regionens centrala delar. Störst problem med luftföroreningar är det i centrala Göteborg och längs med de stora lederna E6, E20, E45 och RV40 som går genom regionen. Förutom pendlingen sker mycket tunga transporter på lederna från Göteborg hamn och regionens många industrier. Det krävs därför även åtgärder på statlig nivå för att Göteborgs Stad ska kunna klara miljökvalitetsnormerna.

----

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

David Lega (KD) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan i enlighet med stadsledningskontorets förslag.

Lars Hansson (SD) yrkade bifall till yrkande från SD den 15 mars 2017, enligt Bilaga A.

Vid omröstning röstade Mariya Voyvodova (S), Daniel Bernmar (V), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Marina Johansson (S), Johan Nyhus (S), Maria Rydén (M), Martin Wannholt, tjänstgörande ersättarna Jonas Attenius (S), Karin Pleijel (MP), Ann Catrine Fogelgren (L) och ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) för bifall till David Legas yrkande.

Lars Hansson (SD) röstade bifall till eget yrkande.

Kommunstyrelsen beslutade med tolv röster mot en att bifalla David Legas yrkande.

Representanterna från L, M och KD antecknade som yttrande en skrivelse från den 15 mars 2017 i enlighet med Bilaga B.

Göteborg den 15 mars 2017

### GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE



Ann-Sofie Hermansson



Lina Isaksson

**Yrkande om remiss från näringsdepartementet – transportstyrelsens rapport miljözoner för lätta fordon**

Avsikten med skärpta utsläpps- och bullerkrav för fordon i form av införande av nya miljözoner är bra. Bättre miljö gagnar alla. Men förslagen i denna rapport är överambitiösa. De ekonomiska konsekvenserna för privatpersoner och företag kommer att bli mycket stora.

Rapporten skissar på ett scenario där miljözonerna införs i Stockholm 2020. Cirka 48000 fordon skulle behöva bytas ut. Bara att byta ut personbilarna skulle gå loss på hela 4400000000 kronor.

Sverigedemokraterna är också väldigt tveksamma till dubbdäcksförbud. Visserligen sliter dubbdäcken upp partiklar i luften som kan orsaka dödsfall. Samtidigt räddar dessa däck liv genom att bilar får bättre väggrepp.

Ytterligare en tveksamhet är att låta parkeringsvakter utföra kontroll om fordon uppfyller miljökraven i de nya miljözonerna. Anledningen till det är att polisen inte hinner med sådana kontroller. Ska parkeringsvakter även syssla med detta måste det nog tänkas igenom först.

I miljözon klass 3 ska fordonen vara el- eller vätgasdrivna. Det betyder att biogasdrivna fordon kan slås ut. Det får stora konsekvenser för till exempel kollektivtrafiken i Göteborg.

Resultatet blir att oerhört många människor kommer att få klart sämre tillgång till stora delar av Göteborg om dessa miljözoner införs. Företag riskerar att tappa kundunderlag och kanske gå i konkurs. Det finns endast få och dyra fordon som klarar miljökraven för de föreslagna miljözonerna.

Sverigedemokraterna föreslår kommunstyrelsen att:  
Remissvaret till näringsdepartementet ändras i enlighet med texten ovan.

### Yttrande gällande Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Göteborgs stad har idag stora problem med luftkvalitet och buller. Miljömålet Frisk luft bedöms i senaste uppföljningen av miljökvalitetsmålen bli mycket svårt att nå och trenden är neutral. Alldeles för många människor i Göteborg exponeras till exempel av för höga halter av kvävedioxid.

Det är positivt att städerna får verktyg för att kunna styra stadsutvecklingen mot en mer miljö- och klimatvänlig struktur. Med förslag till nya miljözoner är det exempelvis möjligt att förbättra det lokala klimatet och miljön genom att bara tillåta fordon med eldrift samtidigt som man har fortsatt framkomlighet för viss trafik. Vi är positiva till förslaget och delar till stora delar stadsledningskontorets synpunkter, men inte när det gäller undantag för biogas och införande av dubbdäcksförbud. Det är positivt att endast föreslå elhybrider och eldrivna fordon i klass 3 likt förslaget, och vi ser hellre en dubbdäcksavgift.

Vi har tidigare påtalat kritik mot ett lokalt tillägg om att göra undantag för gas- och etanoldrivna lätta lastbilar och bussar som miljöfordon. Göteborg som har stora luftproblem borde följa de nationella riktlinjerna i stället för att göra undantag för fordon som har större miljöpåverkan och som försämrar människors hälsa. I dagsläget finns det i princip ingen marknad för bussar drivna på biogas och vi ser allt mer hur eldrift kommer starkt. Vi anser att försöket med elbussar borde utökas omgående.

Gällande dubbdäck så bör onödig användning av dubbdäck i större städer minskas. En dubbdäcksavgift ska införas för att minska vägslitage och halten av partiklar. Vi anser att det är ett bättre styrsystem än förbud.

Att få ner utsläppen från fossila transporter är en central del av en miljö- och klimatvänlig politik. Vi utgår från principen att förorenaren ska betala och vill se mer av grön skatteväxling.