



2017-03-14

Ert dnr: N2016/07396/MRT

Handläggare: Lars Sandberg

Näringsdepartementet

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

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

## Remissvar angående Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

*Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige. Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik. Flertalet av våra medlemmar samordnar/ansvarar också för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på uppdrag av kommuner och landsting.*

### Sammanfattning av rapportens förslag

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att utreda hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözoner. I uppdraget har även ingått att utreda hur bestämmelserna kan premiera tysta och emissionsfria fordon och hur efterlevnaden kan säkerställas.

Transportstyrelsen föreslår att dagens bestämmelser om miljözoner, miljözon klass 1, kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Kommunen ska få föreskriva och pröva undantag.

Miljözon klass 1, omfattar dagens bestämmelser med tillägget att tunga motorfordon med etanol och gasdrivna motorer endast får färdas i miljözon om de uppfyller kraven Euro 6.

Miljözon klass 2 omfattar personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. Kraven för att få föra fordonen i zonen är att fordon med kompressionstænd motor ska uppfylla kraven för Euro 6 och fordon med gniststænd motor ska uppfylla minst Euro 5.

Miljözon klass 3 omfattar 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. Genom kraven på el- eller vätgasdrift premieras tysta och emissionsfria fordon.

I förslaget ingår att Polismyndigheten ska övervaka efterlevnaden av miljözonsbestämmelserna. Utmärkning med nya vägmärken ska bidra till medvetenhet om regler samt god efterlevnad. Om det visar sig att efterlevnaden blir låg finns det anledning att återkomma i den frågan och generellt se över bestämmelserna om parkering.

### Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk kollektivtrafik delar Transportstyrelsens bedömning att bestämmelser om nya miljözoner kan bidra till att hänsynsmålet för miljö och hälsa uppfylls genom att ge ytterligare ett styrmedel för kommuner att kunna förbättra luftkvalitet och minska buller.



Svensk kollektivtrafik betonar vikten av att få ned halterna av kväveoxider och partiklar i innerstadsluften och samtidigt minska bullret från trafiken, det handlar i mångt och mycket om hälsoförebyggande åtgärder.

### Val av rubrik på rapport

Vi tycker att det är anmärkningsvärt att Transportstyrelsen kallar rapporten för "Miljözoner för lätta fordon" när uppdraget gäller miljözonsregler för såväl lätta som tunga fordon.

### Behov av undantag

Svensk Kollektivtrafik vill också betona vikten av att färdtjänstfordon får fortsätta undantag också i de nya miljözonerna. Utvecklingen av miljöprestanda i de specialfordon som används inom färdtjänsten samt utrycknings-/servicefordon inom buss- och spårtrafiken, går långsammare än inom kategorierna personbilar och bussar och måste därför tillsvidare ha dessa undantag.

### Miljözon klass 1

Flera av Svensk Kollektivtrafiks medlemmar har deltagit i ett samråd på Transportstyrelsen under utredningen och har haft möjlighet att lämna skriftliga synpunkter. Vi noterar att hänsyn har tagits till de synpunkter som Svensk Kollektivtrafiks medlemmar har framfört om risk för kraftigt ökade trafik kostnader om etanol och gasdrivna bussar skulle omfattas av miljözon tidigare än år 2025.

### Miljözon klass 2

I Sverige använder de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen 7 600 personbilar som helt eller delvis har uppdrag för regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag<sup>1</sup> inom den särskilda kollektivtrafiken. Medelåldern på dessa fordon är i dag cirka 3 år, men vissa specialfordon har betydligt högre medelålder beroende på högre fordonskostnad. Många av fordonen har centrala målpunkter, t.ex. sjukhus, i orter som har infört miljözoner eller där det kan vara aktuellt att införa miljözoner. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det är mycket viktigt att införande av miljözon klass 2 sker i samverkan mellan kommun och regional kollektivtrafikmyndighet och länstrafikbolag eftersom det riskerar att öka kostnaderna för den upphandlade trafiken om det införs under löpande trafikavtal.

### Miljözon klass 3

Som redan nämnts använder de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen drygt 7 600 personbilar som helt eller delvis har uppdrag för regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen inom den särskilda kollektivtrafiken. I dag är bara 22 av dessa drygt 7 600 personbilar eldrivna och som därmed skulle vara berättigade att färdas i en miljözon av klass 3. Till detta kommer kollektivtrafiken med buss. Av de omkring 10 000 bussar som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen använder är endast 30 eldrivna.

För stadstrafik finns idag tunga bussar med el och elhybriddrift. För den kollektivtrafik som används i regiontrafik, men som har ett genomgående trafikuppdrag i stadstrafiken saknas idag fordonsmodeller med el eller elhybriddrift. I de fall en miljözon klass 3 läggs över ett område som omfattar både stadstrafik och genomgående trafik kan möjligheten till kollektivtrafikförsörjning påverkas.

---

<sup>1</sup> Uppgifterna om antal och genomsnittsålder för personbilar och bussar som används av länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter är hämtad från <http://frida.port.se/sltf/ntal/publik.cfm>



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Miljözon klass 3 kommer att öka kostnaderna för den upphandlade tunga kollektivtrafiken om det skulle ske som en förändring av förutsättningarna inom befintlig avtalstid. Miljözon klass 3 kommer också att påverka kostnader för kollektivtrafiken i nya trafikavtal eftersom elektrifiering medför ökade av kostnader för bland annat laddinfrastruktur.

En miljözon klass 3 har störst effekt i områden med låg medelhastighet, eftersom då är buller från motorn det som överväger, vid högre hastigheter ger däcksbullret upphov till mest buller.

Svensk Kollektivtrafik anser att i de fall en kommun vill införa en miljözon klass 3 är det av yttersta vikt att kommunen tillsammans med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och länstrafikbolaget först utreder förutsättningarna för denna, när i tiden den är rimlig att införa och var gränsen för miljözonen bör hamna geografiskt.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD