



Datum
2017-02-21

Adress

Diarienummer
TN-2016-3347

Yttrande

Till
Näringsdepartementet

Remiss - Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon, dnr N2016/07396/MRT N2016/07396/MRT

Tekniska nämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden har mottagit remiss om miljözon för lätta fordon.

Transportstyrelsens förslag innebär att dagens bestämmelser om miljözoner kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Syftet är att kommuner ska få välja vilken/vilka som passar just de lokala förutsättningarna och behoven. Kommuner ska ha möjlighet att besluta om lokala trafikföreskrifter och pröva undantag.

Miljözon för tunga fordon finns redan idag och i Malmö omfattar den området inom Inre Ringvägen. Grundregeln är att tunga fordon får köra i miljözon i 6 år från första registreringsåret. Utöver grundregeln får fordon som uppfyller Euro 5 färdas till och med 2020. För fordon som uppfyller Euro 6 finns ingen tidsbegränsning. Enligt Transportstyrelsens förslag ska denna miljözon framöver kallas miljözon klass 1. Transportstyrelsens förslag innebär i princip inga ändringar för denna form av miljözon.

Miljözon klass 2 föreslås omfatta personbil, lätt lastbil och lätt 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 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 6.

Polismyndigheten föreslås övervaka efterlevnaden av miljözonsbestämmelserna, precis som det sker idag.

För miljözon klass 2 och 3 föreslås det finnas krav på utmärkning med nya vägmärken.

Tekniska nämnden anser att Transportstyrelsens förslag är väl genomarbetat och ger goda förutsättningar för kommuner att arbeta skarpare med miljö kvalitetsfrågor. Nämnden vill dock peka på att det finns andra åtgärder som idag kan användas för att förbättra luftkvaliteten som potentiellt kan ha mer långsiktiga och bredare effekter än miljözonskonceptet. Nämnden vill även uppmärksamma några problematiska sidor av en skarp miljözonsreglering som utesluter många trafikanter från ett område.

Yttrande

Tekniska nämnden anser att miljözoner för lätta fordon kan vara ett effektivt verktyg för att minska miljöpåverkan från trafiken. Transportstyrelsens förslag är i stort väl genomarbetat och förslaget ger kommuner i Sverige för första gången en faktisk möjlighet att påverka personbilsflottan i ett område.

Andra trafikregleringar istället för miljözon

Tekniska nämnden anser att det redan idag finns många trafikreglerande åtgärder som skapar de positiva effekter som en miljözon för lätta fordon syftar till. Många sådana åtgärder har dessutom andra positiva effekter på trafiken och stadsmiljön. Trafiken i städer har fler negativa konsekvenser än bara miljöpåverkan – olyckor, trängsel, framkomlighet, ineffektivt nyttjande av mark etc. På kort sikt kan en miljözon minska mängden trafik men med tiden kan biltrafiken öka igen då fordonsflottan byts ut. Då kommer nya åtgärder efterfrågas igen, såsom avstängning av gator, farthinder, gågator etc. Detta innebär att de trafikminskande åtgärder som implementeras idag troligen ger större effekter på lång sikt, både för att minska miljöpåverkan från fordon men också för att reducera andra negativa effekter som trafiken medför.

En miljözon klass 3 skulle kunna vara lämplig i vissa begränsade områden eller sträckor där man vill prova exempelvis fossilfria stadsdelar som ett särskilt projekt. Till exempel i nybyggnadsprojekt med särskilt miljöfokus skulle det kunna vara intressant. Eller som en akutåtgärd på gator med stora problem med luftkvalitet. Att applicera det på ett större område med befintlig bebyggelse är troligen svårgenomförbart med tanke på de stora konsekvenserna.

Det skulle vara intressant med en avgränsning och mer resonemang i Transportstyrelsens rapport kring var miljözon klass 2 och 3 är lämpliga att använda som verktyg i förhållande till andra trafikreglerande åtgärder.

Det sociala perspektivet

Det sociala perspektivet nämns kortfattat i Transportstyrelsens rapport men ett mer utvecklade resonemang skulle kunna vara intressant.

En miljözon klass 3 inkluderar fordonsförare som har tillgång till de renaste fordonen på marknaden. Kraven i miljözon klass 3 är så pass skarpa att det riskerar att exkludera väldigt många människor som fortfarande är beroende av bilen av olika anledningar. För många är bilen ett viktigt hjälpmedel och kanske den enda rimliga möjligheten att ta sig fram. Syftet med olika begränsande regleringar är att de som verkligen behöver ta sig in på de aktuella gatorna fortfarande ska kunna göra det, samtidigt som övriga får välja andra alternativ. Så blir

det inte med miljözoner för lätta fordon utan där begränsas trafiken utifrån vilket fordon trafikanten äger. Återigen är det då bättre med olika former av begränsande regleringar såsom exempelvis gågator och gångfartsområden där de som verkligen behöver tillgång till gatan har möjlighet till det.

Miljözon klass 3 för lastbilar

I Transportstyrelsens förslag är miljözon klass 3 en kombinerad zon för både lätta och tunga fordon. Tekniska nämnden driver ett omfattande godstrafikprogram där kommunen och näringslivet tillsammans jobbar för bland annat en förbättrad citylogistik. Inom ramen för detta arbete finns det intresse för en miljözon klass 3 enbart för tunga fordon. En miljözon klass 3 för enbart tunga fordon hade kunnat vara ett konkurrensneutralt verktyg för att premiera emissions- och bullerfria tunga fordon i innerstaden där det sker mycket lastning och lossning.

Övervakning

Idag övervakas inte miljözonen och många åkare som har investerat i nya fordon upplever en frustration över detta. Det är viktigt att utreda om denna problematik kommer att överföras till en miljözon för personbilar. Är en miljözon för personbilar lättare eller svårare att övervaka? Är det överhuvudtaget möjligt att övervaka, med tanke på att polismyndigheten idag anser att miljözonsreglerna är väldigt svåra att arbeta utifrån?

Det är också viktigt att komma ihåg att de befintliga miljözonerna i många fall har funnits i snart 20 år och det har hunnit skapas en medvetenhet kring det bland åkare. En miljözon för personbilar innebär helt nya utmaningar vad gäller efterlevnad och övervakning och detta bör uppmärksammas i samband med Transportstyrelsens förslag.

ordförande

Anders Rubin

sekreterare

Kristina Andersson

Håkan Fäldt (M), Lars-Göran Jönsson (M), Mohammed Khorshid (L) med instämmande av Helena Grahn (M) och Petter Naef (M) lämnar in en skriftlig reservation.

Stefan Plath (SD) lämnar in en skriftlig reservation.

Reservation

TN:s prot.
§ 45 Lilla
Datum 20170214

§ 45 Remiss från Näringsdepartementet – Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

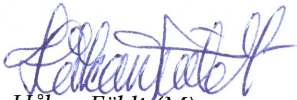
Det framgår av förvaltningens skrivning att en miljözon 3 för lätta fordon endast skulle kunna användas i så ringa omfattning att den i sak inte fyller någon funktion.

Till detta kan läggas vetskapen om att polisen redan i dag har ett stort antal arbetsuppgifter som man dåligt eller inte alls hinner med. Vi menar att det då skulle vara helt i strid med sunt förnuft att införa en ny lag som vi med näst intill 100%-ig säkerhet vet inte kommer att kunna övervakas.

Det finns många farliga beteende i dagens trafik som det hade varit positivt om polisen hade haft tid att beivra, t.ex. rödljuskörning, färd mot enkelriktning och cyklisterna på gångbanorna.

Vi yrkar därför att remissyttrandet ska kompletteras med texten att Malmö stad avstyrker ett införande av en ny miljözon 3.

Då vi ej får gehör för vårt yrkande anför vi härmed reservation.



Håkan Fäldt (M)

Lars-Göran Jönsson (M)

Muhammed Khorshid (L)

Med instämmande av:

Helena Grahn (M)

Petter Naef (M)

Reservation

Tekniska nämnden 2017-02-14
Ärende: TN-2016-3347

Remiss – Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

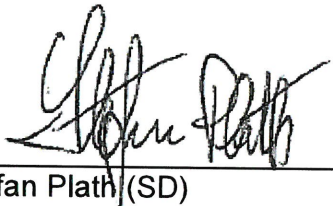
Sverigedemokraterna tycker att förvaltningens förslag till yttrande stort sett är bra, men vi stödjer inte alls den rödgröna minoritetens trafikpolitiska ambitioner under "andra trafikregleringar istället för miljözon" som t.ex. avstängning av gator, farthinder, gågator etc.

Det är för oss av största vikt att verka för en trafikvänlig och ekologisk hållbar stad där bilister, cyklister och fotgängare fungerar i samverkan. Som den vanlige nutida Malmöboen är man ibland gångtrafikanter, cyklist eller bilist och som synes tillhör man då alla tre trafikantkategorierna. Malmöboen och tillresta besökare har ett självklart behov av att det fungerar bra och smidigt i alla tre färdsattn.

Till skillnad från de rödgröna anser vi att alla trafikslag har en framtid i Malmö.

Den rödgröna trafikpolitik leder enbart till irritation, syftar på att få bort bilismen på sikt och är ytterligare ett bevis för den politiska minoritetens bilfientlige inställning.

Då vårt yrkande inte fått majoritet, reserverar vi oss mot detta beslut.



Stefan Plath (SD)





Protokoll

Sammanträdestid	2017-02-14 kl. 08.30-11.30, ajournering kl. 09-45.10.00
Plats	Sessionssalen 7045, Stadshuset, 7:e vån
Ledamöter	Anders Rubin (S), ordförande Anders Törnblad (MP), vice ordförande Håkan Fäldt (M), andre vice ordförande Yvonne Köhler-Olsson (S) Benthon Tisell (S) Morgan Svensson (V) Lars-Göran Jönsson (M) Stefan Plath (SD)
Ersättare	Magdalena Beck (S) Fehim Yilmaz (S) Anna-Karin Bengtsdotter (S) Lucas Carlsson (MP) Helena Grahn (M) tjänstgör §§ 31-32a Petter Naef (M) Muhammed Khorshid (L) tjänstgör §§ 32b-63
Övriga närvarande	Monica Johansson tf. fastighetsdirektör Bo Andersson tf. gatudirektör Kristina Andersson, nämndsekreterare Andreas Schönström, kommunalråd Jörgen Jepson, stabschef, gatukontoret Ola Melin, avdelningschef, gatukontoret Håkan Thulin, avdelningschef, fastighetskontoret Ingrid Persson Westberg, bitr. avdelningschef, gatukontoret Tobias Nilsson, avdelningschef, gatukontoret Barbro Yngvesson, avdelningschef, fastighetskontoret Ulrika Fogelberg, ekonomichef, fastighetskontoret Magnus Fahl, enhetschef, gatukontoret Birgitta Westerlund, HR-chef, fastighetskontoret Elisabeth Stenfeldt, HR-chef, gatukontoret Katarina Burle, kommunikationschef, fastighetskontoret Annika Abrahamsson, kommunikationschef, gatukontoret Karin Sjölin, landskapsarkitekt, gatukontoret §§ 31-32 Märika Bark, landskapsarkitekt, gatukontoret §§ 31-32 Julia Berglund, exploateringsingenjör, fastighetskontoret §§ 31-32 Eva Nilsson Lundqvist, stadsjurist, gatukontoret Magnus Alfredsson, enhetschef, fastighetskontoret Monica Ek, sekreterare, gatukontoret Susann Knutsson, utvecklingssekreterare, fastighetskontoret §§ 31-43 Erik Broman, utredare, gatukontoret Christian Röder, personalföreträdare, fastighetskontoret (SACO) Johan Edgren, personalföreträdare, gatukontoret (SACO)



Malmö stad
Tekniska nämnden

Utses att justera Håkan Fäldt (M)

Justeringsdag 2017-02-21

Protokollet omfattar §§31-63

Anslagsdatum 2017-02-22

Underskrifter

sekreterare

A handwritten signature in blue ink, reading "Kristina Andersson".

.....
Kristina Andersson

ordförande

A handwritten signature in blue ink, reading "Anders Rubin".

.....
Anders Rubin

justerande

A handwritten signature in blue ink, reading "Håkan Fäldt".

.....
Håkan Fäldt



§ 45 Remiss från Näringsdepartementet – Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

TN-2016-3347

Sammanfattning

Tekniska nämnden har mottagit en remiss från Näringsdepartementet gällande Transportstyrelsens rapport *Miljözoner för lätta fordon*. Transportstyrelsens förslag innebär att dagens bestämmelser om miljözoner kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Gatukontoret anser att Transportstyrelsens förslag är väl genomarbetat och ger goda förutsättningar för kommuner att arbeta skarpare med miljö kvalitetsfrågor men vill peka på att det finns andra åtgärder som kan användas för att förbättra luftkvaliteten som kan ha mer långsiktiga och bredare effekter än miljözonskonceptet. I sin tjänsteskrivelse vill gatukontoret även uppmärksamma några problematiska sidor av en skarp miljözonsreglering som utesluter många trafikanter från ett område.

Yrkanden

Håkan Fäldt (M) yrkar avslag på förvaltningens förslag.

Stefan Plath (SD) yrkar avslag på förvaltningens förslag.

Anders Rubin (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag.

Beslutsgång

Ordförande Anders Rubin (S) ställer proposition på yrkandena och finner sitt eget vara bifallet.

Beslut

Tekniska nämnden beslutar

att lämna yttrande enligt gatukontorets förslag.

Särskilda yttranden, reservationer

Håkan Fäldt (M), Lars-Göran Jönsson (M), Mohammed Khorshid (L) med instämmande av Helena Grahn (M) och Petter Naef (M) avser att lämna in en skriftlig reservation, bilaga § 45a.

Stefan Plath (SD) avser att lämna in en skriftlig reservation, bilaga § 45b.



Malmö stad
Tekniska nämnden

Beslutsunderlag

- Utredningsuppdrag miljözoner för lätta fordon
- G-Tjänsteskrivelse TN 2017-02-14 Remiss - Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon
- Förslag till yttrande TN 2017-02-14 Remiss - Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Ajournering kl. 09.45-10.00

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'A' followed by a small emblem or mark.