



Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Remissvar avseende rapporten Miljözoner för lätta fordon (TSV 2015-4545)

Stockholms Handelskammare har beretts möjlighet att svara på rubricerad remiss.

Handelskammaren är en näringslivsorganisation för Stockholms län och Uppsala län och består av omkring 2 000 företag som är medlemmar i organisationen.

Sammanfattning

Stockholms Handelskammare avstyrker Transportstyrelsens förslag till möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon.

Förslaget framstår som ogenomtänkt, illa underbyggt och är förmodligen inte ett meningsfullt bidrag till en bättre miljö. Den viktigaste effekten lär bli kraftigt ökade kostnader för hushåll och företag i hela Stockholmsregionen. Konsekvensbeskrivningarna vittnar om en svag förståelse för hur staden och dess näringsliv fungerar.

Handelskammaren anser att förslaget inte kan ligga till grund för lagstiftning och lämnar nedan ett antal kommentarer till rapporten samt några förslag till alternativa åtgärder.

Kommentarer

Underlag från Stockholms Handelskammare i rapporten

I rapporten (s. 119–120) anges att en lista med branscher som kan beröras av införande av bestämmelser om miljözoner i Stockholm har tagits fram med hjälp av Stockholms Handelskammare. Handelskammaren svarade en kort förfrågan i ett e-brev, att sådana zoner naturligtvis skulle få stora och avgörande konsekvenser för transporter m.m. i Stockholm och andra lite större städer i Stockholms län och Uppsala län som är Handelskammarens område.

Vidare ansåg Handelskammaren att det var oroväckande att Transportstyrelsen fått så kort tid på sig att lämna förslag inom ett område som kan få stora konsekvenser.

Handelskammaren lämnade, utan större efterforskningar, några förslag på branscher och kan inte bedöma omfattningen av Transportstyrelsens övriga ansträngningar att kartlägga berörda branscher. Frågan är hur heltäckande konsekvensbeskrivningen är.

För rapporten som helhet kan Handelskammaren konstatera, att Transportstyrelsen borde ha fått mer tid på sig att utveckla förslagen.

Miljözoner för tung trafik

Miljözoner för tung trafik, som infördes för flera år sedan, har inte inneburit några större problem för företagen. Det beror på att de flesta innehavare av tunga fordon har flera bilar och kan välja att köra de nyaste innanför zonen. Det har också funnits kritik mot bristfällig kontroll av efterlevnaden. Det missgynnar de skötsamma och gör att avsedda miljöeffekter inte nås. För hushåll och för mindre företag med någon enstaka bil, ofta hantverkare med lätta fordon, är situationen helt annorlunda. De kan inte ha olika bilar för olika mål-punkter.

Stora kostnader för lite miljönytta

Förslaget om miljözoner bygger på EU:s miljöklasser. Det innebär begränsningar av utsläpp av kolväten, kväveoxid, kolmonoxid och partiklar, alltså bara sådana ämnen som har lokal påverkan. Det stora miljöhotet från biltrafiken i form av koldioxidutsläpp berörs inte av restriktionen. Men de ökade kraven på begränsade utsläpp från lätta fordon kommer ändå att medföra att bilparken kommer att bytas ut.

Det innebär att den restriktion som miljözoner för lätta fordon skulle innebära endast skulle vara verkningsfull det närmaste årtiondet. Det skulle medföra stora kostnader och inskränkningar för företag och hushåll att tidigarelägga anpassning till utsläppskraven, medan miljönytta skulle bli liten. Något som Transportstyrelsen själv påpekar i sitt underlag.

Stora konsekvenser för Stockholmsregionen

Handelskammaren noterar att det inte föreligger något ställningstagande från Stockholms stad att införa de zoner som analyseras i rapporten om staden skulle ges möjlighet att göra det. Trots detta inger exemplet oro och analysen förtjänar kommentarer.

Enligt vad Transportstyrelsen uppskattar skulle 80 procent av de boende inom zonen i Stockholm tvingas att köpa nya bilar om miljözonsförslaget infördes i dag. Många andra än de som bor och verkar i Stockholms innerstad kommer också att tvingas köpa nya bilar eller att avstå från aktiviteter som kräver biltransporter inom zonen. Detta är ett perspektiv som utredningen inte alls berör.

Stockholm är Sveriges ekonomiska motor. Ett mycket stort antal företag från hela landet har verksamhet i Stockholm. Det gäller inte minst byggbranschen där många företag från andra delar av Sverige och Europa finns på plats för att möta de mycket stora behoven inom Stockholms byggmarknad. Det är inte rimligt att en elektriker från Gävle eller någon kranskommun tvingas byta bil för att kunna ta ett jobb i Stockholm.

Bristande konsekvensanalys

Utredningen redogör inte på ett vederhäftigt sätt för konsekvenserna av förslaget. Det saknas kunskapsinhämtning från utredarnas sida om vad den här typen av miljözoner skulle kunna innebära för boende och företag i regionen samt vilka de samhällsekonomiska konsekvenserna skulle bli.

Handelskammaren noterar att det internationella avsnittet är mycket kort (ca 1,5 sida). Transportstyrelsen har inte ens tagit reda på när de grekiska

reglerna infördes (de infördes temporärt 1979 och permanentades 1982).¹ Rimligen finns mer kunskap att vinna här.

Enligt förslaget skulle motorcyklar och veteranbilar undantas. Det innebär att fordon med de allra högsta utsläppen, och där det saknas regler för utsläppsnivåer, skulle kunna användas fritt inom zonen. Det är inte otänkbart att det för en privatperson skulle vara fördelaktigt att byta ut sitt relativt nya fordon mot en bil från 1980-talet som orsakar mångdubbelt större utsläpp.

När det gäller lokal påverkan av bland annat partiklar finns mycket annat som spelar in. Därför är det viktigt för kommunerna att arbeta med åtgärder för dammbindning och andra insatser för att minska partikelpåverkan i stadsmiljön.

Dubbdäck och vägslitage har betydande påverkan när det gäller partikelhalt. Dubbdäcksförbud är dock komplicerat med tanke på att många fordon som rör sig i Stockholms innerstad också trafikerar vägar på landsbygden där dubbdäck är en nödvändighet ur trafiksäkerhetssynpunkt. En avgift på dubbdäcksanvändning vore att föredra. Den skulle med fördel kunna kopplas till trängselskatten. Då betalar bara de som verkligen sliter på gatunätet i innerstaden. De som bara kör in i staden vid enstaka tillfällen betalar mindre än de som kör ofta.

Särskilt om en miljözon för Gamla stan

Särskilt tveksamt blir rapportens resonemang om den föreslagna miljözonen Gamla stan med extra höga krav. Där anser man att de boende har så bra kollektivtrafik och så nära till allt att de inte behöver någon bil ifall de inte har råd med en miljövänlig bil. Förmodligen ser verkligheten inte ut så. En boende i Gamla stan som äger en skogsfastighet i Värmland tar knappast cykeln dit.

Gamla stan må vara en ö, men för den skall inte isolerad från övriga världen. Här passerar dagligen närmare 200 000 fordon på Centralbron, Skeppsbron och Munkbron. Det går knappast att röra sig med bil i Stockholmsregionen utan att, åtminstone ibland, passera Gamla stan.

Ett förbud som innebär att alla bilar i Gamla stan måste vara helt utsläppsfria får enorma konsekvenser för hela Sverige. Det kommer att dela Stockholmsregionen i två oförenliga halvöar, vilket medför att Stockholm blir två småstäder i stället för en konkurrenskraftig storstad i en global värld.

Det är en allvarlig brist att beställningstrafik med buss (inklusive turistbuss- trafik) inte nämns i rapporten. För att ta ett exempel, ska en zon som bara tillåter helt utsläppsfria bilar införas för Gamla stan kan det bara omfatta gatunätet innanför de trafikerade lederna. Undantag måste dessutom göras för Slottsbacken, med dess omfattande trafik av utländska turistbussar, om inte några av Stockholms främsta attraktioner ska bli otillgängliga för turister. I så fall berör förbudet enbart gator där trafiken redan i dag är nästan obefintlig. En sådan miljözon blir bara ett slag i luften.

Räckvidden för kommunala åtgärder

Det framstår inte som lämpligt att överlåta åt kommunerna att införa restriktioner som i stor omfattning drabbar andra än de egna kommuninvånarna. Det gäller i synnerhet i en stad som Stockholm som har så stort utbyte, både med angränsande kommuner och med hela Sverige. Det måste vara statens ansvar att införa regler som begränsar utsläpp och miljöpåverkan.

¹ Se *Environment and Development: Basic Principles, Human Activities, and Environmental Implications*, av Stavros G. Pouloupoulos, Vassilis J. Inglezakis, s. 304.

Alternativa åtgärder

Handelskammaren anser att andra, mer rimliga och verkningsfulla, åtgärder borde vidtas.

Miljöbelastande fordon.

Det går att tänka sig restriktioner för de allra äldsta och mest miljöbelastande fordonen. Det bör gälla även bilar äldre än 30 år. Veteranbilsdefinitionen kan bli snävare.

Teknikneutralitet

Restriktioner när det gäller utsläpp måste också vara teknikneutrala. Etanolbilar och hybrider har ofta hög bränsleförbrukning medan diesel gjord på skogsråvara kan komma att bli det mest miljövänliga bränslet. Rena elbilar har inte fått så stort genomslag i Sverige. Det beror inte bara på det höga priset utan också på den dåliga tillgängligheten när det gäller laddningsmöjligheter. För att elbilar ska få genomslag krävs en kraftig utbyggnad av antalet laddstolpar, både i storstäderna och runt om i landet.

Bygg ut kollektivtrafiken

Det bästa sättet att få ner den lokala påverkan av biltrafiken i Stockholm är en kraftig utbyggnad av effektiv, pålitlig och attraktiv kollektivtrafik. Det är den enda som kan få stockholmarna att ställa bilen hemma för dagliga resor till arbete och aktiviteter.

För många andra resor, som företagets transporter, hantverkarens uppdrag och familjers fritidsresande, är bilen oundgänglig. Försök att hindra och minska sådan trafik är ett allvarligt ingrepp i företagets verksamhet och familjernas livsvillkor och måste noga vägas och prövas mot andra intressen. Avvägningarna är särskilt viktiga vad gäller yrkestrafiken. Detta görs inte tillräckligt i föreliggande rapport.

För Stockholmsregionens del är den viktigaste åtgärden därför att fortsätta utbyggnaden av tunnelbanenätet. Det är det transportslag som är mest populärt hos stockholmarna, populärare än bil. Mer tunnelbana ger mindre biltrafik.

Handelskammaren är för en ökad användning av elbussar, det kan dock inte uteslutas att det blir problem i kollektivtrafiken med förslagen. Busslinjer kan behövas läggas om och det blir svårare vid omläggningar vid evenemang och trafikstörningar (beroende på vilka krav som ställs inom vilket område). Bussoperatörernas avtal har långa löptider. Urvalet av miljövänliga bussar är än så länge begränsat. Det innebär att operatörerna kan komma att tvingas till dyra lösningar i förtid, för att ha möjligheter att driva busstrafik i en miljözon med höga krav.

Det kan vara lätt att lagstifta om möjligheten införa miljözoner. I praktiken kommer det vara förknippat med en rad praktiska problem som kan riskera en rationell och ändamålsenlig utbyggnad av kollektivtrafiken.

Befolkningsökningen måste hanteras

Stockholmsregionens kraftiga befolkningsökning kommer att medföra en ökad biltrafik även om en allt större andel av resandet sker med kollektivtrafik och cykel. Ett skäl till det är att fler människor medför fler transporter, mer byggande, mer ekonomisk aktivitet och fler personer som någon gång är beroende av bil för att klara sitt transportbehov. Därför är det angeläget att hitta verkningsfulla medel för att få ner miljöbelastningen från biltrafiken. Transportstyrelsens förslag ger mycket begränsad nytta i det avseendet.

Bygg Östlig förbindelse

För att minska den lokala miljöpåverkan av biltrafiken i Stockholms innerstad är den viktigaste åtgärden, förutom tunnelbaneutbyggnad, att fullborda ringleden runt Stockholm.

Genom att bygga Östlig förbindelse kan stora mängder biltrafik ledas bort från innerstaden. Trafiken kan minska med i genomsnitt elva procent i innerstaden om den östliga förbindelsen byggs. På flera centrala gator rör det sig om en halvering av trafiken. Bättre flyt i trafiken ger även avsevärt mycket mindre utsläpp av framför allt koldioxid per körd kilometer.

* * *

Transportstyrelsens förslag till miljözoner bör inte, baserat på det remitterade underlaget, beredas vidare utan ersättas av förslag som får bort de mest nedsmutsande bilarna och påskyndar utbytet av bilparken mot alla former av mer miljövänliga fordon samt utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik i Storstockholm.

FÖR STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE



Fredrik Sand
Näringspolitisk expert