



Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
elvira.shakirova@regeringskansliet.se
N2016/07396/MRT

Svar på remiss – Inbjudan från Näringsdepartementet att lämna synpunkter på Transportstyrelsens uppdrag att införa miljözoner för lätta fordon

Sundbybergs stad välkomnar förslaget att inkludera lätta fordon i miljözonerna. Det är ett viktigt verktyg både för den lokala luftkvaliteten men också för omställningen till en fossilfri fordonsflotta i Sverige.

Staden delar Transportstyrelsens uppfattning om att det krävs en utredning av respektive kommun för att bedöma om de lokala förutsättningarna är sådana att de kostnader som en miljözon medför kan motiveras, eller om andra styrmedel är att föredra. Staden anser det vara positivt att det skapas en laglig möjlighet för kommuner att införa miljözoner, men att detta kräver ytterligare utredningar.

Miljözoner kan utformas med fokus på klimat, partiklar eller kvävedioxid. För den lokala miljön och framförallt för att minska halterna av kvävedioxid är det rimligt att systemet bygger på Euroklass-systemet. Sundbybergs stad är positiv till utredningens förslag om att i Miljözon klass 2 endast tillåta dieslbilar av utsläppsklass Euro 6 och övriga bilar av utsläppsklass Euro 5. Men för att uppnå syftet om förbättrad luftkvalitet föreslår Sundbybergs stad att utsläppsklassen skärps till Euro 6c inom några år. Fallstudien i Stockholms stad visar att sådan zon skulle kunna göra luften bättre på de mest utsatta gatorna där många människor bor och vistas, men även minska annan miljöpåverkan som till exempel trafikbuller. Även med Euro 6c kommer dieslbilarna fortfarande att släppa ut mer i verklig körning än certifieringsvärdet. IVL Svenska Miljöinstitutet anser att även med krav på Euro 6c kan det bli svårt att nå miljömålet om årsmedelvärde för kvävedioxid. En skärpning av utsläppskraven skulle kunna medföra icke obetydliga folkhälsovinster framförallt för barn, äldre och redan sjuka människor som är mest känsliga.

De lätta fordonen svarar för 77 procent av de klimatpåverkande utsläppen så därför kan miljöbilsdefinitionen (med tillägg för miljölastbilar) vara ett bättre alternativ för att hantera klimatfrågan. Staden föreslår att Miljözon klass 3 definieras som en zon för miljöfordon, baserad på en skärpt miljöbilsdefinition, istället för utredningens förslag om en tyst och utsläppsfri zon. Detta kommer att ge starka incitament för en omställning av bilparken mot en fossilfri fordonsflotta i Sverige eftersom inköpare av nya bilar kommer att väga in fördelen av att kunna använda bilen även i miljözonen. I dagsläget finns det dock ingen miljöbilsdefinition för tunga fordon, vilket behövs. Staden tycker att den gemensamma miljölastbilsdefinition som Stockholms stad och Göteborgs stad utarbetat och tillämpar i sina upphandlingar



Sundbybergs
stad

Kommunstyrelsen

2016-03-01

2 (2)

DNR KS-0671/2016

kan vara lämplig att utgå ifrån. Vidare anser Sundbybergs stad anser att utredningens förslag om en tyst och utsläppsfri zon endast skulle vara möjlig i liten utsträckning och därmed få en begränsad effekt. För att redan idag tillgodose behov av helt tysta och emissionsfria zoner kan staden planera för att sådana områden omvandlas till gågator där fordon som drivs med el tillåts.

Vid implementeringen av miljözoner för lätta fordon är en nationell kampanj värdefull. Vidare är stöd till kommunerna i form av en handbok och/eller riktlinjer önskvärt.

Slutligen har Sundbybergs stad noterat att det i remisshandlingen, kapitel 5.1, står att enligt 4 kap 22 § trafikförordningen får i en miljözon tunga bussar och tunga lastbilar föras endast om första registrering, oavsett tidigare registrering i annat land, skett under de senaste sex åren, innevarande år inräknat. Texten skiljer sig från trafikförordningens nuvarande 4 kap 22 §, av vilken det framgår att "[...] innevarande år oräknat".

På Sundbybergs stads vägnar

Mikael T Eriksson (M)
kommunstyrelsens ordförande