

Ärendenummer
TRV 2016/110038
Ert ärendenummer
N2016/07396/MRT
Sidor
1(4)

REMISSVAR

Beslutat av
Lena Erixon
Dokumentdatum
2017-02-23



Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter
Enheten för marknad och regelverk på
transportområdet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se

elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Remissvar: Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Trafikverket har getts möjlighet att yttra sig om Transportstyrelsens regeringsuppdrag om miljözoner för lätta fordon.

Sammanfattning

- Trafikverket stöder förslaget som ger kommunerna ett verktyg som bidrar till att nå det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk luft.
- Trafikverkets tolkning av förslaget är att Trafikverkets entreprenörer får använda vägar, såväl vid byggande av väg som vid drift och underhåll av väg, även om särskilda trafikregler rörande miljözon finns beträffande vägen och de fordon som används inte uppfyller de krav som gäller för att fordonet egentligen ska få föras i miljözonen. Trafikverket vill säkerställa att undantaget i 12 kap. 1 § trafikförordningen ska tolkas som verket anser. I annat fall skulle ett införande av miljözon klass 3 kunna innebära problem för Trafikverket när det gäller byggande av väg och drift och underhåll av väg inom sådana områden.

Synpunkter

Trafikverket ser positivt på att kommunerna ges ett nytt verktyg för att hantera den svårlösta frågan om tidvis höga luftföroreningshalter i flera av våra större kommuner. Det ger samtidigt även en möjlighet att premiera tysta och emissionsfria fordon för att därigenom bidra till en utveckling av attraktiva och långsiktig hållbara stadsmiljöer.

Kommunerna har ett stort ansvar enligt svensk lagstiftning för att kontrollera och att åtgärda luftkvaliteten i våra tätorter så att miljö kvalitetsnormer och EU-direktivets gränsvärden klaras. Det finns dock få verktyg för kommunerna som är tillräckligt precisa och effektiva för att verka mot den oftast dominerande källan, dvs. den lokala trafikens emissioner. Så länge majoriteten av personbilar och distributionsfordon drivs med förbränningsmotor kan det vid speciella väderförhållanden uppstå svårigheter att klara fastställda miljö kvalitetsnormer och mål för framför allt kvävedioxid i utomhusluften. Det hänger även ett hot mot Sverige om att få betala många miljoner i böter om vi inte lever upp till EU's luftkvalitetsdirektiv.

Förutom att miljö kvalitetsnormer är svåra att klara och risk för böter finns det stora hälsovinster med att minska halterna även under gränsvärdena. Det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk luft innebär i vissa fall

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 0243-750 90
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Peter Smeds
Planering
Direkt: 010-123 58 75
Mobil: 070-214 01 05
Peter.Smeds@trafikverket.se

en halvering jämfört med den lagreglerade nivån. Det är mycket svårt att klara i trafikerade miljöer. Möjligheten att kunna bidra till att de miljöpolutiska målen uppnås och till ökad hälsa enligt de transportpolitiska målen behöver förstärkas. Trafikverket bedömer att miljözoner enligt förslaget skulle bidra till detta.

Genom att premiera tysta och emissionsfria fordon kan kommunerna ges ett verktyg som underlättar för planering och utveckling av attraktiva stadsmiljöer. Det är ett starkt samhällsintresse att utveckla stadsmiljöer i en mer långsiktigt hållbar inriktning. Även FN's globala mål för en hållbar utveckling och Agenda 2030 har pekat ut den inriktningen. Därför bedöms förslaget om en miljözon 3 som det mest intressanta av de två nya zonförslagen. Emissionsfria zoner i vissa centrala delar skulle kunna utgöra en hävstång och ge extra kraft åt en utveckling där delar av stadsmiljöer görs tysta och avgasfria och möjliga att i större utsträckning använda för gång- och cykeltrafik och ytor för sociala möten och verksamheter.

Transportstyrelsen redovisar stora kostnader för att införa zonerna. Men kostnaderna beror mycket på hur stora områden som kommunerna väljer att zonen ska omfatta. Det finns också stora värden på nyttosidan som svårigen låter sig beräknas. Det är också svårt att se att det finns det andra, mer kostnadseffektiva lösningar att i närtid nå miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid.

Enligt 12 kap. 1 § sjätte punkten trafikförordningen (1998:1276) får, om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas, vägar användas vid bl.a. väghållningsarbete trots föreskrifter om förbud eller inskränkning i rätten att trafikera vägen enligt bl.a. 10 kap. 1 §. Av 10 kap. 1 § tredje punkten framgår att särskilda trafikregler får meddelas rörande bl.a. att ett visst område ska vara miljözon. Av 4 § väglagen (1971:948) framgår att väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg.

Trafikverkets tolkning av detta är att verkets entreprenörer får använda vägar, såväl vid byggande av väg som vid drift och underhåll av väg, även om särskilda trafikregler rörande miljözon finns beträffande vägen och de fordon som används inte uppfyller de krav som gäller för att fordonet egentligen ska få föras i miljözonen. I dagsläget har detta inte ställts på sin spets eftersom entreprenörernas fordon i dag uppfyller de miljökrav som finns på fordonen. Om de aktuella bestämmelserna rörande olika klasser av miljözoner införs kommer det aktuella undantaget dock att behöva användas av Trafikverkets entreprenörer då det i dagsläget inte finns fordon som uppfyller kraven i miljözon klass 3 och/eller sådana fordon blir för dyra att införskaffa för det begränsade användningsområdet som är i fråga. Trafikverket vill därför lyfta frågan och säkerställa att undantaget i 12 kap. 1 § trafikförordningen ska tolkas som verket anser. Om så inte skulle vara fallet skulle ett införande av miljözon klass 3 innebära ett antal problem för Trafikverket när det gäller byggande av väg och drift och underhåll av väg. I så fall behöver ett införande av flera miljözoner ytterligare konsekvensutredas eller så måste det införas ett undantag som omfattar denna typ av arbete i miljözon klass 3.

Det är en svaghet att Transportstyrelsens rapport nästan inte alls nämner bygg- och anläggningsverksamhet. Det nämns i viss utsträckning när det gäller sådant som inte omfattas, t.ex. i avsnittet 1.4.5 om motorredskap men nästan inte alls när det gäller de fordon som omfattas. I kapitlet 10 är t.ex. det endast koppling till byggverksamhet att branscherna hantverkare, fastighetsägare och logistikverksamhet kan påverkas. Här behöver konsekvenser för Trafikverkets verksamhet tydliggöras och då specifikt tolkningen av 12 kap. 1 § sjätte punkten trafikförordningen (1998:1276). Exempel på problem som kan uppstå till följd av tolkningen beskrivs mer detaljerat under rubriken detaljerade synpunkter.

För Trafikverkets förarprovsverksamhet kan den föreslagna miljözonsindelningen komma att påverka det praktiska utförandet bestående av genomförande av körprov som ligger i Trafikverkets uppdrag. Under en övergångsperiod kan dock eventuellt en lokal dispensansökan hos enskild kommun bli aktuell i de fall kontoret är beläget i miljözon klass 3. Alternativet till en lokal dispens skulle kunna vara att Trafikverket blir tvungna att omlokalisera från de platser där verksamhet idag sker och som år 2020 kan komma att hamna i miljözon, alternativt tvinga våra kunder att välja annan ort eller fordon. Kunder till förarprov (allmänheten och trafikskolor) kan idag välja att antingen köra upp med Trafikverkets fordon alternativt hyra fordon från en trafikskola eller komma med sin privata bil. Denna valmöjlighet kan i och med införandet av miljözoner innebära att körprovet kommer att se olika ut med varierande svårighetsgrad beroende på vilka av de tre alternativen som kunden väljer.

Detaljerade synpunkter

Trafikverket har i sin verksamhet, som sker i entreprenadform, ett behov av att använda olika typer av både lätta och tunga fordon samt arbetsmaskiner. För att Trafikverket ska klara av att genomföra sitt uppdrag som omfattar både byggande, drift och underhåll av väg- och järnvägssystemet behöver konsekvenserna av införandet av förslaget förtydligas och utredas bättre så att Trafikverket och dess utförande entreprenörer inte riskerar att fastna i oklarheter, främst vad gäller tolkningen av 12 kap. 1 § sjätte punkten trafikförordningen (1998:1276). För att verksamheten ska kunna säkerställas behöver ett förtydligande göras av hur denna del av regelverket ska tolkas.

För miljözon klass 3 har Trafikverket ett behov av att använda undantag enligt 12 kap. 1 § sjätte punkten trafikförordningen (1998:1276). I bygg- och underhållsprojekt används både tunga och lätta fordon under olika långa perioder, bl.a. för transport av massor och material. Gemensamt för dessa fordon är att de över tid används på olika platser beroende på aktuella projekt. För tunga fordon rör det sig om allt från vanliga lastbilar till mycket specialiserade fordon som t.ex. bilar utrustade för betongpumpning. Det torde alltså i praktiken innebära att nya fordon som uppfyller kraven enligt miljözon klass 3 och om undantaget inte kan åberopas behöver anskaffas i rätt stor omfattning trots att de sedan i praktiken endast i begränsad utsträckning kommer att användas inom miljözon klass 3. En begränsad tillgång på marknaden för godkända fordon kan också leda till sämre konkurrens för projekt inom miljözon klass 3 och därmed högre kostnader. Det är inte bara fordon som används frekvent i den lokala byggverksamheten som skulle kunna beröras utan även bilar som anländer med material från andra delar av landet eller utlandet och där omlastning skulle krävas.

Exempelvis järnvägar är ofta dragna genom städers centrala delar där det kan bli påverkan för Trafikverket för investerings- och underhållsarbeten på och kring järnvägsanläggningar.

I dagsläget är det osäkert om det ens finns tunga lastbilar av exempelvis entreprenadkaraktär som drivs med el eller vätgas samt elhybrider som uppfyller EURO VI. Redovisningen av uppdraget saknar en analys av fordonsutbud som uppfyller kraven för zon 3 och det kan främst påverka Trafikverket vad gäller tunga entreprenadlastbilar.

Trafikverket har många entreprenader där kontrakten sträcker sig över ett antal år. Detta kan ge bekymmer när ny lagstiftning införs. Entreprenören har t.ex. avgivit anbudet med förutsättning att använda ett fordon som uppfyller krav för dagens miljözoner eller att undantag kan användas. Om hela eller viss del av området för entreprenaden sedan hamnar inom miljözon klass 3 och undantag enligt 12 kap. 1 § sjätte punkten trafikförordningen (1998:1276) inte kan åberopas så måste nya fordon anskaffas. Här kan det bli ersättningsdiskussioner utifrån vad AB1/ABT2 föreskriver utifrån ändrad lagstiftning. Är det fordon som entreprenören i sin tur hyr in så torde det gå rätt lätt att få fram merkostnaden för det nya fordonet. Men för fordon som entreprenören äger blir det svårare. Trafikverket har entreprenader som sträcker sig förbi år 2020.

Det framgår inte i rapporten med vilken framförhållning som en kommun kan fatta beslutet om miljözoner. Om sådana beslut fattas med kortare framförhållning än t.ex. ett år så ökar problemet för Trafikverket om inte undantag enligt 12 kap. 1 § sjätte punkten trafikförordningen (1998:1276) kan åberopas.

Transportstyrelsen har gjort en fallstudie för att utreda vilka konsekvenser det skulle få om en kommun införde miljözoner för lätta fordon, men det saknas en konsekvensanalys av fallstudien. Fallstudien är en rent deskriptiv redovisning av lite olika typer av data, utan någon analys av dessa och utan någon närmare beskrivning av vilken relevans dessa data skulle ha i en konsekvensanalys av införande av miljözoner. Inga av de slutsatser om konsekvenser som beskrivs i sammanfattningen (kostnader för enskilda och företag och bättre luftkvalitet genom lägre utsläpp av kvävedioxid samt indirekta effekter i form av teknikspridning)

¹ AB - Allmänna bestämmelser för byggnads-, anläggnings- och installationsentreprenader.

² ABT - Allmänna bestämmelser för totalentreprenader avseende byggnads-, anläggnings- och installationsarbeten.

Ärendenummer
TRV 2016/110038
Ert ärendenummer
N2016/07396/MRT
Sidor
4(4)

REMISSVAR

Beslutat av
Lena Erixon
Dokumentdatum
2017-02-23



TRAFIKVERKET

kan hänföras till den fallstudie som gjorts. Det är därför svårt för Trafikverket att bedöma nivån på kostnader, nyttor och effektiviteten av införande av miljözoner.

Det anges i kapitel 8 att miljözoner inte bara omfattar väg- och gatunät utan också terrängen inom zonen. Omfattas då även trafik under jord inom den geografiska zonen av bestämmelserna? Om svaret är ja kan det få konsekvenser vid arbeten som omfattar anläggande av tunnlar och senare investerings- och underhållsarbeten i dem, beroende på tolkningen av 12 kap. 1 § sjätte punkten trafikförordningen (1998:1276). Det kan finnas fall där tunnelmynningarna ligger utanför miljözon klass 3 medan tunneln sträcker sig under zonen. Och eventuellt ännu större konsekvenser får det för den normala trafiken om tunnlar omfattas och det finns en vägtunnel under en miljözon klass 3.

Det finns fordon som kan framföras på både väg och järnväg, s.k. tvåvägsfordon. Det framgår inte tydligt om bestämmelserna även gäller vid färd på järnväg med dessa fordon. I utredningen redovisas Gamla stan i Stockholm som ett exempel på en tänkbar miljözon 3. Järnvägen går igenom denna zon. Dessa fordon är dyrare än motsvarande rena vägfordon och har också normalt ett lägre nyttjande. Detta ger en långsammare förnyelsetakt för tvåvägsfordonen och ett krav enligt miljözon 3 kan eventuellt också upplevas som konkurrenshämmande eller t.o.m. -begränsande.

För tunga fordon inom miljözon klass 3 gör Trafikverket bedömningen att den fordonstekniska utvecklingen nått längre för stadsbussar än för lastbilar. För stadsbussar finns flera olika helelektriska alternativ och det vore tekniskt möjligt att gå längre i kravställningen för bussar jämfört med lastbilar. Utredningen bör överväga om det vore lämpligt att ställa krav på bussar att vara helelektriska inom miljözon klass 3. För offentligt upphandlad kollektivtrafik finns förstås möjligheten att ställa sådana krav i upphandlingen. Ett krav på helelektriska bussar i miljözonen skulle dock även omfatta privata aktörer.

Regelverk och vägmärken för miljözon klass 2 och 3 kan uppfattas som otydliga vad gäller om de även ska inkludera miljözon klass 1. Det bör framgå i de närmare föreskrifterna för vägmärken.

Den föreslagna förändringen av trafikförordningen 11 kap 4 §: Punkt 7 har en upprepande formulering. "Fordon av fordon som används av personal inom Kriminalvården vid transport av frihetsberövade personer eller vid brådskande yrkesutövning,"

I Förslag och bedömningar kap 8.7 att färdtjänst är undantagen, det framgår inte av 11 kapitlet.

Den föreslagna förändringen av trafikförordningen "Bestämmelser om miljözoner" 13 kap 3§: punkt 13. "13 kap. 23 § och 26-28 §" Det bör stå: "4 kap 23 § och 26-28 §".

Beredning av ärendet

I ärendet har generaldirektör Lena Erixon beslutat. Föredragande har varit Peter Smeds, enhet Miljö. Samråd har skett med Stefan Engdahl chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg chef för avdelning Transportkvalitet, Petter Åsman chef för enhet Miljö samt Sofia von Schantz Juridik och Planprovning.

Lena Erixon

Generaldirektör