

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

Näringsdepartementet har i en remiss bjudit in Umeå kommun att lämna synpunkter på Transportstyrelsens rapport "Miljözoner för lätta fordon".

Umeå kommuns synpunkter

Sammanfattning

- *Umeå kommun är positiv till att det nu utreds om möjligheten att införa miljözoner även för andra typer av motorfordon, däribland lätta fordon*
- *Umeå kommun förordar mer flexibla definitioner än vad som föreslås i utredningens klassificeringar. Förslagsvis genom en stegvis upptrappning av krav som kan ställas på olika fordonstyper*
- *För att uppnå en god efterlevnad av regelverket anser Umeå kommun att olika alternativ som underlättar övervakningen bör utredas inom ramen för Transportstyrelsens uppdrag*

Allmänt

Luftkvaliteten har under en tid förbättrats i Umeå. Den fortsatt starka befolkningstillväxten tillsammans med klimatförutsättningarna gällande inversion och skiktning innebär dock att utmaningar kring stadens luftmiljö kvarstår. Utmaningarna framträder idag framförallt vid de mest trafikerade gatorna i de centrala stadsdelarna där det bland annat uppmätts normöverskridande halter av kvävedioxid. I Umeå kommuns kontinuerliga arbete att förbättra luftmiljön och uppfylla miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid finns en palett med korta och långsiktiga åtgärder. Miljözon i dess nuvarande form infördes i Umeå 2014 och är en av många åtgärder.

Umeå kommun är positiv till att det nu utreds om möjligheten att införa miljözoner även för andra typer av motorfordon, däribland lätta fordon. Ansatsen att göra sådana typer av förändringar i lagstiftningen vidgar möjligheten att förbättra stadsmiljön och hantera de negativa miljöeffekterna som genereras av trafiken. Beroende på utformning och avgränsning skulle dessa miljözoner kunna bidra konkret till Umeå kommuns arbete att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid.

Angående Transportstyrelsens förslag

Det är upp till en kommun att överväga var och när en miljözon kan införas. Av naturliga skäl ger regleringen störst miljönyttor där flödena av motorfordonstrafik och människor är som störst. Följaktligen blir anpassningskostnaderna för samhället att ställa om fordonsflottan till nya miljözonsregler också stora i och med att flödena oftast centreras till just dessa områden. Det framgår att miljönyttorna och kostnaderna är som störst vid ett införande av föreslagna zoner idag för att sedan avta med tiden. Nyttorna och kostnaderna blir förstås även mindre ju mindre områden som regleras.


Umeå kommun ställer sig tveksam till föreslagna definitioner av de två kompletterande miljözonklasserna. Med tanke på resultaten från den fallstudie som visar konsekvenserna av förslagen bör utformningen av klasserna ses över. Trots att miljösituationen i Stockholm har fåtaliga motsvarigheter i landet bör proportionen att anpassningskostnaderna vida överstiger miljönyttorna ses som en tydlig fingervisning huruvida förslagen är användbara och därmed verkningsfulla för en enskild kommun.

I fallstudien skulle området för miljözon klass 2 förvisso kunna begränsas till att utgöra en mindre yta vilket innebär att omkostnaderna för samhället inte skulle bli lika omfattande. Å andra sidan skulle som sagt miljönyttorna bli mindre. Vid ett litet avgränsat område är det snarare troligt att andra typer av regleringar skulle bidra mer till att förbättra den lokala luftmiljön. Fallstudien indikerar dessutom på att anpassningskostnaderna är underskattade då bland annat näringslivets tjänsteresor och transporter ej är medräknade. Detta med hänvisning till att det är svårt att fastställa hur stora de totala kostnaderna kommer att bli för alla företag som det kan röra sig om. Detta är fullt förståeligt.

Inom ramen för regelverket gällande miljözon förordar Umeå kommun mer flexibla definitioner än vad som föreslås i utredningens klassificeringar. Förslagsvis genom en stegvis upptrappning av krav som kan ställas på olika fordonstyper inom miljözonen, likt föregående progressiva regelverk för tunga lastbilar och bussar. Detta för att skapa en lägre ingångströskel men

med någorlunda vidhållen ambition att tidigarelägga utfasningen av äldre fordon. Inom föreslagen miljözon klass 2 skulle krav på Euro 5 fordon först ställas. Sedan ställs krav på Euro 6 (diesel) + Euro 5 (bensin) och efter det tillåts endast fordon som uppfyller Euro 6. Detta inom rimliga tidsintervaller. Den initiala övergången skulle inte bli lika påtaglig som fallstudien visar i utredningen och upptrappningen skulle även kunna fortsätta på sikt allteftersom fordonsflotta och teknik förändras. Stora delar av fordonsflottan uppfyller idag Euro 5 (fordon från 2010 eller senare). Anpassningskostnaderna bedöms bli lägre med en sådan upptrappning och skapar ett mer genomförbart alternativ för kommunen att införa miljözon för lätta fordon med syfte att skapa bättre luftkvalitet. Om anpassningskostnaderna för samhället blir för stora finns risken att regleringen uteblir helt istället.

För att miljözoner ska vara effektiva och rättvisa är det viktigt att regelverket har en god efterlevnad. Då efterlevnaden för dagens miljözoner tydligt hänger samman med polisens insatser anser Umeå kommun att olika alternativ som underlättar övervakningen bör utredas inom ramen för Transportstyrelsens uppdrag. Om regelverket utökas till att även inkludera fler fordonstyper blir det än viktigare att hitta rationella och resurseffektiva lösningar.



Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande



Jonas Jonsson
Stadsdirektör