

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Sammanfattande synpunkter

Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI) har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss. VTI är övervägande positivt till Transportstyrelsens förslag till miljözoner för lätta fordon. Förslaget att utvidga miljözonsbestämmelserna innebär att kommunerna får ökade möjligheter att styra utvecklingen mot mer hållbara städer och transporter. Förslaget kan också bidra till att uppfylla transportpolitikens hänsynsmål där mål för hälsa och miljö ingår. Det gäller särskilt miljö kvalitetsmålen Frisk luft och God bebyggd miljö.

Inledning och allmänna synpunkter

Många städer har problem med halter av luftföroreningar och bullernivåer som medför allvarliga hälsoproblem. I Sverige beräknas luftföroreningar ge upphov till över 5 000 förtida dödsfall årligen och hälsoeffekterna i form av t.ex. hjärt-kärlsjukdomar och luftvägssjukdomar har beräknats kosta samhället 42 miljarder per år.¹ Vissa kommuner har också problem med överskridande av luftkvalitetsnormer (partiklar och kväveoxider). Cirka 2 miljoner personer i Sverige exponeras vid sin bostad för trafikbuller med en ekvivalent ljudnivå som överskrider riktvärdet 55 dBA.² Antalet störda av vägtrafikbuller ökar. Buller ger sömnsvarigheter, försämrar inlärningsförmågan för barn samt ökar risken för högt blodtryck och hjärt- och kärlsjukdomar.³ Vägtrafiken utgör den viktigaste källan till dessa hälsoproblem i ett lokalt perspektiv. Den samhällsekonomiska kostnaden för vägbuller har beräknats till cirka 16 miljarder

¹ Gustafsson, M., Forsberg, B., Orru, H., Åström, S., Tekie, H. och Sjöberg, K. (2014). Quantification of population exposure to NO₂, PM_{2,5} and PM₁₀ in Sweden 2010, IVL, rapport B 2197.

² <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Manniska/Buller/>. "Buller från vägar och järnvägar bör inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad ..." (3 §, Förordning [2015:216] om trafikbuller vid bostadsbyggnader.)

³ <http://ki.se/forskning/oonskat-ljud-negativt-for-halsan>

per år.⁴ Transportstyrelsens förslag att utvidga miljözonsbestämmelserna innebär att kommunerna får ökade möjligheter att minska de hälsoproblem som orsakas av luftföroreningar och buller i städer och styra utvecklingen mot mer hållbara transporter vilket VTI anser är positivt.

VTI delar Transportstyrelsens bedömning att det även kan uppkomma negativa konsekvenser av införandet av miljözoner i form av t.ex. kostnader för investering i nya fordon som klarar kraven. Det är därför som Transportstyrelsen skriver att respektive kommun innan införandet av miljözoner bör utreda om införandet av miljözoner är motiverat eller om det finns alternativa styrmedel som är att föredra.

Nuvarande bestämmelser om miljözoner kompletteras enligt förslaget med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3.⁵ Miljözon klass 2 omfattar personbilar, lätta lastbilar och lätta lastbilar. Kravet är att fordon med kompressionstænd motor ska uppfylla kraven för Euro 6 medan fordon med gnisttænd motor minst ska uppfylla Euro 5. VTI anser det viktigt att om några år skärpa kraven och basera dem på EU:s nya körcykel med mätningar i verklig trafik. Miljözon klass 3 omfattar både lätta och tunga fordon. För de lätta fordonen krävs att de drivs med el eller vätgas för att få köra i miljözonen. För de tunga fordonen krävs att de drivs med el eller vätgas, eller att de är elhybridfordon som uppfyller Euro VI. Kraven på el- eller vätgasdrift innebär att tystare fordon premieras vilket är positivt. Även för Miljözon 3 bör kraven efterhand som tekniken utvecklas och görs tillgänglig skärpas.

Förslag till kompletteringar av Transportstyrelsen förslag

I regeringsuppdraget till Transportstyrelsen ingick att utreda hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar kan inkluderas i bestämmelserna om miljözoner. Att utreda hur motorcyklar och mopeder kan inkluderas ingick inte i uppdraget varför Transportstyrelsen inte har föreslagit det. Mopeder och motorcyklar avger i förhållande till motorstorlek mycket avgaser samtidigt som de kan bullra mycket. VTI delar därför Transportstyrelsens bedömning att de bör inkluderas i bestämmelserna om miljözoner.

Syftet med Miljözon klass 3 är att gynna emissionsfria och tysta fordon. En stor del av partikelemissionerna från vägtrafiken är så kallade slitagepartiklar. Dubbdäck ger upphov till stora mängder slitagepartiklar. VTI anser därför att det bör vara möjligt för kommunerna att inkludera dubbdäcksförbud inom Miljözon klass 3.

I vissa städer bidrar trafiken på de statliga vägarna väsentligen till höga halter av luftföroreningar och buller. VTI anser att regeringen bör överväga om det är möjligt att i speciella fall inkludera statliga vägar i miljözonbestämmelserna.

Fordon som används vid yrkesutövning i viktiga samhällstjänster som t.ex. polisbilar, ambulanser och räddningsfordon är undantagna miljökraven för att köra i zonerna. Det anser VTI vara rimligt men de som upphandlar dessa tjänster eller fordon bör

⁴ Dickson, C. och Thorén, J. (2014). Kartläggning av antalet överexponerade för buller, SWECO.

⁵ Nuvarande bestämmelser om miljözoner (det som föreslås bli miljözonklass 1) omfattar tunga bussar och lastbilar.

ställa krav på fordonens miljöprestanda. Undantagna är enligt förslaget också veteranfordon. Veteranfordonen är visserligen förhållandevis få men deras utsläpp av luftföroreningar är generellt betydligt större per bil jämfört med mer moderna bilar. Dessutom bullrar de generellt mer än moderna bilar. VTI anser därför inte att det finns skäl att undanta veteranfordon från bestämmelserna om miljözoner. Man skulle dock kunna göra det möjligt med undantag för speciella tillfällen som t.ex. vid parader med veteranfordon.

Arbetsmaskiner har ofta höga utsläpp av luftföroreningar. De kan även bullra en hel del. Det finns därför skäl att se över om och i så fall hur arbetsmaskiner i framtiden kan inkluderas i bestämmelserna om miljözoner.

Transportstyrelsen skriver att syftet med miljözoner främst är att ge kommunerna möjlighet att påverka den lokala luftkvaliteten. Vidare skriver Transportstyrelsen att eftersom miljözoner är geografiskt begränsade till städer så "är den globala miljöpåverkan i form av koldioxidutsläpp av mycket liten relevans i för hållande till den lokala" (sid. 28). VTI instämmer i att huvudsyftet med miljözoner är komma till rätta med lokala problem. Krav på fossilfria fordon i miljözoner kan dock bidra till den mycket snabba utveckling mot en fossilfri fordonsflotta som är krävs för att vi ska kunna nå uppsatta klimatmål. VTI anser därför att det ska vara möjligt för kommunerna att ställa krav som har att göra med fordonens utsläpp av växthusgaser.

En förutsättning för att Transportstyrelsens förslag ska bli verkningsfullt är att efterlevnaden av miljözonsbestämmelserna följs. Den övervakning av miljözoner som sker idag av polisen är mycket begränsad (s. 58). Att efterlevnaden av bestämmelserna följs när nya miljözoner införs bör noggrant följas upp. Det bör därför övervägas om parkeringsvakter tillsammans med polisen kan få en roll i att övervaka efterlevnaden av miljözonsbestämmelserna. Om t.ex. en parkeringsvakt finner ett parkerat fordon inom en miljözon där fordonet inte får vara, så bör parkeringsvakten kunna agera.

I detta ärende har vikarierande generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Forskningschef Mikael Johannesson har varit föredragande.

För VTI

Tomas Svensson
Vikarierande generaldirektör