

Handläggare  
Vidmark Hannes (KLK)  
Hävermark Saga (SBF)  
Solander Christer (MIF)

Datum  
2017-02-09

Diarienummer  
KSN-2016-2627

Kommunstyrelsen

## Yttrande över remiss Miljözoner för lätta fordon

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande enligt **bilaga 1**.

### Ärendet

Näringsdepartementet har översänt utredningen Miljözoner för lätta fordon till Uppsala kommun för yttrande senast den 15 mars 2017.

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag utrett hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözoner. I uppdraget ingick att utreda hur bestämmelserna kan premiera tysta och emissionsfria fordon och hur efterlevnaden kan säkerställas.

I utredningen föreslås innebära att dagens miljözon för tunga fordon får namnet miljözon klass 1 och kompletteras med en miljözon klass 2 samt miljözon klass 3. I utredningen ges även förslag på undantag från bestämmelserna, ändringar i berörda förordningar och föreskrifter, utmärkning av miljözoner samt övervakning.

En sammanfattning av utredningen återfinns i **bilaga 2**. Utredningen kan läsas på Transportstyrelsens hemsida: [Miljözoner för lätta fordon](#)

### Föredragning

Trafik med tunga fordon som inte uppfyller särskilda utsläppskrav kan i dag begränsas i miljözoner. Transportstyrelsen har utrett hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna. Myndigheten föreslår två nya miljözoner, klass 2 och klass 3, för att förbättra luftkvaliteten i tätorter.

Tysta och emissionsfria fordon premieras i miljözon 2. I miljözon 3 ställs krav ställs på fossilfria drivmedel, vilket bidrar till en större möjlighet att ta ett helhetsgrepp om områden som idag utsätts för kraftig trafik och därmed dålig ljud- och luftmiljö.

Kommunerna ska även i fortsättningen reglera om var och när bestämmelserna om miljözoner ska gälla. Polismyndigheten förslås övervaka efterlevnaden. Utmärkning med nya vägmärken ska bidra till medvetenhet om regler samt god efterlevnad.

Transportstyrelsens förslag innebär ett värdefullt verktyg i arbetet mot att nå det transportpolitiska hänsynsmålet för miljö och hälsa. Det underlättar för kommuner att dels klara miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet och buller, dels uppnå det nationella målet om frisk luft. Det är dessutom ett viktigt hjälpmedel i arbetet mot att uppnå en fossilfri fordonsflotta 2030. I förslaget till yttrande stödjer Uppsala kommun förslaget om att dagens bestämmelser för miljözon kompletteras med två nya miljözoner.

I förslaget till yttrande framför Uppsala kommun ett antal synpunkter på utredningen gällande exempelvis vilka fordon som ska omfattas och utmärkning av zonerna.

Transportstyrelsen har avgränsat arbetet till påverkan på luft och buller. Behovet av omställning från klimatsynpunkt har därmed inte tagits om hand i förslaget. I förslaget till yttrande förs det fram som en brist i utredningen. För att säkerställa tysta zoner föreslår Uppsala kommun att krav ska ställas på vilka hastighetsgränser som får råda i miljözon klass 3. Tillåtande av veteranbilar inom miljözonerna ger en felaktig signal till allmänheten om vilken ljud- och luftkvalitet som kan förväntas. Uppsala kommun ser en risk i att efterlevnaden av miljözonernas reglering blir svår att kontrollera och utvärdering av efterlevnaden bör prioriteras om utredningens förslag genomförs.

*Ekonomiska konsekvenser*  
Inte aktuellt i detta ärende.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson  
Stadsdirektör

Christoffer Nilsson  
Chef kommunledningskontoret

Handläggare  
Hannes Vidmark  
Saga Hävermark  
Christer Solander

Datum  
2017-02-09

Diarienummer  
KSN-2016-2627

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se

## Yttrande över Transportstyrelsens utredning Miljözoner för lätta fordon

Ert diarienummer N2016/07396/MRT.

Uppsala kommun stödjer förslaget om att komplettera dagens miljözon för tung trafik med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3, för att på så sätt ha miljözonsbestämmelser som täcker in både lätt och tung motortrafik. Uppsala kommun vill framföra synpunkter följande avsnitt i rapporten.

### *Kap 1.4 Avgränsningar*

I avsnittet globalt eller lokalt perspektiv anges att miljözoner endast har en lokal påverkan. Utifrån den bakgrunden har det i utredningen bedömts att miljözonerna inte ska inriktas mot klimatutsläpp. Lätta fordon står emellertid för 77 procent av klimatutsläppen, vilket pekar på att det finns ett i behov av att inkludera även klimatutsläpp från lätta fordon i miljözonsbestämmelserna. Det skulle framför allt kunna ha en stor inverkan på fordonsflottan och möjliggöra för att nå målet om en fossilfri fordonsflotta 2030.

### *Kap 8.5 Kraven på fordon inom miljözon klass 3*

I skälet till förslaget anges att elfordon är relativt tysta i hastigheter under 30 km/h. Det anges också att miljözon klass 3 endast förväntas användas i områden där hastighetsbegränsningen är under 50 km/h, detta för att möjliggöra tysta områden. Det finns en motsättning i att använda en tyst zon i områden där hastighetsbegränsningen är upp emot 50 km/h, när den bullerdämpande effekten av elfordon uppnås i hastigheter långt därunder. För att säkerställa tysta zoner föreslår därför Uppsala kommun att krav ska ställas på vilka hastighetsgränser som får råda i miljözon klass 3. Lämplig hastighetsbegränsning bör vara 30 km/h. I områden där emissionsfria fordon är främsta prioritet kan en hastighetsbegränsning av maximalt 40 km/h vara godtagbar.

### *8.7 Undantag för lätta fordon från bestämmelserna om miljözon klass 2 och klass 3*

Uppsala kommun anser att veteranbilar inte bör få föras inom varken miljözon klass 2 eller 3. Den sortens fordon står i stark motsättning till ordet "miljözon". Tillåtande av veteranbilar

inom miljözonerna ger en felaktig signal till allmänheten om vilken ljud- och luftkvalitet som kan förväntas.

Vid besiktning av de fordon som har undantag från miljözonsbestämmelserna bör kontroll göras åtminstone i form av stickprov för att säkerställa att krav för buller och god luftkvalitet klaras.

#### *8.8 Utmärkning av miljözoner*

Utmärkningen av en miljözon bör vara sådan att även besökande från andra länder förstår vad den innebär. Ett förslag är att göra utmärkningarna så likvärdiga som möjligt med andra EU-länder där miljözoner för lätta fordon finns.

#### *Kap 8.9 Övervakning*

Uppsala kommun ser en risk i att efterlevnaden av miljözonernas reglering blir svår att kontrollera. Det faktum att det inte är kommunens uppgift att bevaka trafikreglers efterlevnad kvarstår dock. Om förslaget antas bör det prioriteras att snarast möjligt utvärdera efterlevnaden. Vid behov bör omtag därefter tas i frågan om kameraövervakning.

#### *Rapportens sammanfattning*

I rapportens sammanfattning bör en revidering göras för att förtydliga att utsläppen är av kväveoxider, som vid reaktion med syre i luften kan bilda kvävedioxid.

Kommunstyrelsen

Marlene Burwick  
Ordförande

Ingela Persson  
Sekreterare

# Miljözoner för lätta fordon

Redovisning av regeringsuppdrag



## Sammanfattning

### Uppdraget

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att utreda hur personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözoner. Vi skulle även utreda hur bestämmelserna kan premiera tysta och emissionsfria fordon och hur efterlevnaden kan säkerställas.

### Vårt förslag i korta drag

Dagens bestämmelser om miljözoner kompletteras med två nya miljözoner, klass 2 och klass 3. Kommunen ska få föreskriva och pröva undantag.

Miljözon klass 2 omfattar personbil, lätta lastbil och lätta buss. Kraven för att få föra fordonen i zonen är att fordon med kompressionstænd motor ska uppfylla kraven för Euro 6 och fordon med gnisttænd motor ska uppfylla minst Euro 5.

Miljözon klass 3 omfattar både lätta och tunga motorfordon. För att få föra fordonen inom zonen ska de lätta fordonen ha utsläppsklass el eller drivas med vätgas. De tunga fordonen ska drivas på el eller vätgas eller vara av fordonstypen elhybrid som uppfyller Euro VI. Genom kraven på el- eller vätgasdrift premieras tysta och emissionsfria fordon.

Vi föreslår att Polismyndigheten ska övervaka efterlevnaden av miljözonsbestämmelserna. Utmärkning med nya vägmärken ska bidra till medvetenhet om regler samt god efterlevnad. Om det visar sig att efterlevnaden blir låg finns det anledning att återkomma i den frågan och generellt se över bestämmelserna om parkering.

### Konsekvenser

Vi bedömer att bestämmelser om miljözoner kan bidra till att hänsynsmålet för miljö och hälsa uppfylls genom att ge ytterligare ett styrmedel för kommuner för att förbättra luftkvalitet och minska buller.

De konsekvenser som på sikt kan uppstå varierar avsevärt. Både positiva och negativa effekter kommer variera. Tidsperspektiv, lokal luftkvalitet och buller samt kostnader för att uppdatera den lokala fordonsflottan är avgörande faktorer om miljözoner ska beslutas. Ju tidigare miljözoner införs, desto större miljöeffekter kommer att uppnås, men samtidigt kommer kostnaderna att vara som störst inledningsvis. Det kommer naturligen att krävas 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.

Vi har valt att göra en fallstudie för att i utredningen ge en bild av vilka konsekvenserna kan bli om miljözoner införs i Stockholms kommun 2020. Kostnaderna för enskilda och företag kan bli mycket stora om en miljözon klass 2 skulle införas för samma område som dagens miljözon för tunga fordon. Samtidigt visar även fallstudien att miljözoner skulle förbättra luftkvaliteten i området, framförallt vad det gäller utsläpp av Kvävedioxid. Miljözon klass 2 förväntas bidra till förbättrad luftkvalitet fram till 2030, störst effekt har zonen fram till 2025. Efter 2035 kommer miljözon klass 2 vara relativt verkningslös eftersom den svenska fordonsflottan då till stor del uppfyller kraven för zonen. Däremot kommer miljözon klass 3 bidra renare luft och mindre buller i stadsmiljön under längre tid. Miljözon klass 3 kan också leda till indirekta aspekter som teknikspridning och för hur fossiloberoende stadsdelar kan utvecklas.