



Strategi för Levande städer – Politik för en hållbar stadsutveckling

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse till handlingarna. I skrivelsen presenterar regeringen sin nya politik för en hållbar stadsutveckling. Strategin innehåller övergripande mål för hållbara städer och nya etappmål i miljömålssystemet tillsammans med prioriteringar och nya insatser med tyngdpunkt på miljömässigt hållbar stadsutveckling.

Vidare föreslår utskottet ett tillkännagivande till regeringen. Enligt utskottet bör regeringen omgående vidta åtgärder som får till effekt att kraven för begagnade rumsvärmare som installeras i befintliga bostäder återställs till vad som gällde före Boverkets beslut om ändringar i myndighetens byggregler om bl.a. utsläpp från byggnader med rumsvärmare.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå övriga motionsyrkanden.

I betänkandet finns två reservationer (M, SD).

Behandlade förslag

Skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – Politik för en hållbar stadsutveckling.

Tre yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Utskottets överväganden	5
Regeringens strategi för levande städer	5
Småskalig vedeldning	9
Reservationer	15
1. Regeringens strategi för levande städer, punkt 1 (M)	15
2. Regeringens strategi för levande städer, punkt 1 (SD)	17
Särskilda yttranden	20
1. Regeringens strategi för levande städer, punkt 1 (C, KD)	20
2. Regeringens strategi för levande städer, punkt 1 (L)	21
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	23
Skrivelsen	23
Följdmotionerna	23
<i>Bilaga 2</i>	
Trafikutskottets yttrande 2017/18:TU8y	24

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens strategi för levande städer

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:4157 av Roger Hedlund och Mikael Eskilandersson (båda SD)
och

2017/18:4159 av Mats Green m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 i denna del
och

lägger skrivelse 2017/18:230 till handlingarna.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

2. Småskalig vedeldning

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om regler för
begagnade rumsvärmare och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:4159 av Mats Green m.fl. (M) yrkande 2 i denna del.

Stockholm den 12 juni 2018

På civilutskottets vägnar

Caroline Szyber

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Caroline Szyber (KD), Johan Ljöfstrand (S), Mats Green (M), Hillevi Larsson (S), Carl-Oskar Bohlin (M), Eva Sonidsson (S), Roger Hedlund (SD), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Ola Johansson (C), Emma Hult (MP), Lars Beckman (M), Johanna Haraldsson (S), Mikael Eskilandersson (SD), ClasGöran Carlsson (S), Åsa Eriksson (S), Said Abdu (L) och Hamza Demir (V).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlas regeringens skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – Politik för en hållbar stadsutveckling och två följdmotioner med tre yrkanden.

Den 15 maj 2018 beslutade civilutskottet att ge trafikutskottet tillfälle att yttra sig över skrivelsen och motionerna i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde. Trafikutskottet beslutade att avlämna ett yttrande, vilket justerades den 24 maj (yttr. 2017/18:TU8y). Trafikutskottets yttrande återfinns i bilaga 2.

Motionsförslagen redovisas i bilaga 1.

Utskottets överväganden

Regeringens strategi för levande städer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkandena och lägger regeringens skrivelse till handlingarna.

Jämför reservation 1 (M) och 2 (SD) samt särskilt yttrande 1 (C, KD) och 2 (L).

Skrivelsen

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

Regeringen anför att strategin för levande städer innehåller övergripande mål för hållbara städer och nya etappmål i miljömålssystemet tillsammans med prioriteringar och nya insatser med tyngdpunkt på miljömässigt hållbar stadsutveckling. Strategin bidrar enligt regeringen till att nå bl.a. de nationella miljömålen, nationella mål inom andra politikområden och FN:s hållbarhetsmål Agenda 2030, särskilt mål 11 om hållbara städer.

Regeringen anför också att den vill stärka kommunernas förutsättningar för att utveckla gröna, hälsosamma och trygga städer där människor möts och innovationer skapas. Regeringen menar att städer behöver utvecklas så att alla dimensioner av hållbar utveckling – miljömässiga, ekonomiska och sociala – tas till vara. I städerna finns enligt regeringen möjligheter att klara många av klimat- och miljöutmaningarna, och arbetet för en hållbar stadsutveckling är viktigt för att uppnå miljömålen.

I skrivelsen presenterar regeringen vidare en mängd pågående och planerade åtgärder, bl.a. enligt rubrikerna nedan.

Övergripande mål för hållbara städer

Regeringen anger att hållbara städer är inkluderande och tillgängliga stads- miljöer som erbjuder alla människor en attraktiv och grön livsmiljö. Närhet gör att det är enkelt att leva sitt vardagsliv och ta sig fram på ett hållbart sätt, som exempelvis till fots och med cykel. Helhetssyn i planeringen tillsammans med smarta lösningar bidrar till städer där människor kan leva klimatsmart, hälsosamt och tryggt.

Regeringen presenterade det nya delmålet för hållbara städer i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 18 avsnitt 3.5.2). Under avsnitt 3.5.7 anges bl.a. följande.

Hållbara, levande och jämställt utformade städer är en framtidsfråga. Städer behöver vara attraktiva och trygga. Städer behöver planeras för människorna utifrån olika behov och förutsättningar och för bl.a. gång-,

cykel och kollektivtrafik. Det ökade bostadsbyggandet innebär möjligheter men också utmaningar till en hållbar stadsutveckling ur alla tre dimensioner: miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Många lösningar finns lokalt och hos kommunerna. Principen om universell utformning är central för att kunna utveckla våra städer hållbart utifrån den variation av människor som bor och lever i städer med olika behov och förutsättningar.

Hållbara och effektiva transporter i städerna

Stadsplaneringen ska enligt regeringen styra mot hållbara stadsstrukturer med en effektiv markanvändning. Gång, cykling och kollektivtrafik ska främjas framför personbilstrafik och vara viktiga utgångspunkter för den framtida planeringen av städer.

Regeringen anger vidare att gång, cykling och kollektivtrafik är yteffektiva transportsätt som kommer att bli alltmer nödvändiga för att undvika kapacitetsbrist och trängsel i städerna. Med en överflyttning av resor från personbil till gång, cykel och kollektivtrafik minskas resandets miljöpåverkan och klimatpåverkan.

Det anges också att bilen i stor utsträckning har utgjort en norm för städernas transportsystem och för var verksamheter och bostäder har lokaliserats. Framkomlighet och tillgänglighet med bil har varit en prioriterad utgångspunkt. Samtidigt som bilen har medfört fördelar för människors möjligheter till rörlighet har utvecklingen skapat stora problem. Gator, vägar, parkeringsplatser och spåranläggningar tar i dag en betydande andel av städernas begränsade utrymme i anspråk. Infrastrukturen skapar barriäreffekter, splittrar städer och motverkar en sammanhållen och hållbar samhällsstruktur. På grund av miljöpåverkan och trafikstörningar i omgivningen begränsar infrastrukturens utformning användbarheten av stora områden.

Regeringen skriver att det är viktigt att transportinfrastrukturen planeras så att en fungerande grön infrastruktur som binder ihop stadens naturområden bibehålls. Det är också viktigt att bebyggelseutvecklingen planeras så att goda förutsättningar för hållbara transporter skapas.

Sverige ska enligt regeringen ställa om från fossila drivmedel till 100 procent förnybart, och Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Riksdagen har beslutat att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Elfordonspremie och miljözoner

Regeringen införde 2017 en premie för elfordon för att fler privatpersoner ska få tillgång till eldrivna cyklar, mopeder eller motorcyklar.

Regeringen avser att genomföra författningsändringar som möjliggör för kommuner att införa miljözoner även för lätta fordon samt ytterligare en miljözon för tunga fordon i syfte att förbättra luften i städerna. Det innebär särskilda zoner i stadsmiljön där endast de fordon som uppfyller vissa utsläppskrav får köra.

Etappmål för stadsgrönska

Regeringen har beslutat om två etappmål för stadsgrönska.

- Etappmål om metod för stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer: Kommunerna ska senast 2020 ha tillgång till en utvecklad metod för att ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.
- Etappmål om integrering av stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer: En majoritet av kommunerna ska senast 2025 ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.

Under 2018 har regeringen inrättat ett stöd för grönare städer i syfte att stärka förutsättningarna för att städerna ska utvecklas till levande, gröna, hälsosamma och trygga platser där människor möts och innovationer skapas. Stödet är enligt regeringen ett viktigt verktyg för att uppnå etappmålen. Regeringens syfte med etappmålen är att bättre integrera grönska, ekosystemen och den biologiska mångfaldens värden vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter. Regeringen anser att stadsgrönska bidrar till livskvalitet, förbättrar folkhälsan och gör städer mer motståndskraftiga mot ett förändrat klimat. Boverket har fått i uppdrag att ta fram en metod och följa upp etappmålen.

Etappmålen om stadsgrönska är ett steg på vägen till att nå det s.k. Generationsmålet och flera miljö kvalitetsmål som är centrala för att säkra en biologisk mångfald och ekosystemtjänster i urban miljö. Enligt regeringen är det framför allt miljö kvalitetsmålen God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv som är relevanta för en hållbar stadsutveckling med fokus på stadsgrönska.

Samordning för ökat och hållbart byggande

Regeringen har utsett en särskild utredare för att underlätta samordningen mellan berörda parter i kommuner med komplexa planeringsförutsättningar i syfte att få till stånd ett ökat och hållbart bostadsbyggande. I uppdraget ingår bl.a. att underlätta för kommuner i arbetet med innovationer för hållbar stadsutveckling, bilda och driva nätverk för kommuner som bygger nya stadsdelar och städer samt analysera för- och nackdelar med att införa en möjlighet till krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder.

Arkitektur, form och design för hållbara gestaltade livsmiljöer

Regeringen har i propositionen Politik för gestaltad livsmiljö (prop. 2017/18:110) presenterat en ny politik för arkitektur, form och design för hållbara gestaltade livsmiljöer. Propositionen berör många samhällsområden och ger uttryck för regeringens ambitioner inom bl.a. politiken för en hållbar stadsutveckling, målen för klimatpolitiken, de globala hållbarhetsmålen

Agenda 2030, regeringens långsiktiga reformprogram för minskad segregation 2017–2025 och plan-, bygg- och bostadspolitiken. Regeringen vill genom propositionen skapa förutsättningar för att en medveten arkitektur, form och design möjliggör och bidrar till högre livskvalitet för fler.

Riksdagen har godkänt regeringens förslag om att upphäva nuvarande mål för en statlig politik för arkitektur, formgivning och design och att införa ett nytt nationellt mål för arkitektur-, form- och designpolitiken och därmed bifallit propositionen (bet. 2017/18:CKrU1, rskr. 2017/18:316).

Innovativt och hållbart byggande

Regeringen har infört ett statligt stöd för innovativt och hållbart bostadsbyggande med minskad klimatpåverkan, klimatanpassning och hållbara materialval. Regeringen anser att det är viktigt att de bostäder som byggs är hållbara och tar tillvara innovativa och arkitektoniska lösningar och att det ur ett klimat- och miljöperspektiv är viktigt att bygga rätt från början och med hållbara material.

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:4159 föreslår Mats Green m.fl. (M) tillkännagivanden om att revidera det övergripande målet för hållbara städer (yrkande 1) och om ändringar i regeringens insatser för en politik för hållbar stadsutveckling (yrkande 2 i denna del). Motionärerna anför att det i delmålet för hållbara städer inte endast ska anges ett fåtal exempel på hållbara transporter och att ett bredare perspektiv borde anläggas på vad som utgör hållbart byggande. Vidare anser motionärerna att regeringen missar att föreslå vissa åtgärder, att det finns motstridigheter i det som regeringen anför och att bostadsbyggande i fler fall bör få en tydligare prioritet i förhållande till riksintressen. Motionärerna anser att en elfordonspremie inte är kostnads-effektiv klimatpolitik samt att regeringens förslag har en alldeles för snäv tidsram och att avgränsningen av förslaget ger orimliga effekter. Integrering av stadsgrönka och ekosystemtjänster bör enligt motionärerna vara ett frivilligt åtagande för kommunerna. Den snabba tillväxten av naturreservat kan komma att bli ett växande problem eftersom Sverige behöver mer mark för bostadsbyggande. Enligt motionärerna bör en större översyn av miljöbalken genomföras för att utreda möjligheter att främja ökat byggande. Motionärerna anser att det behövs bl.a. förändringar i planprocessen och att tiden för överklaganden av plan- och byggärenden bör begränsas. Innovativt byggande bör främjas genom fler undantag från plan- och bygglagen. Enligt motionärerna riskerar regeringens föreslagna mål för arkitektur, form och design för hållbara gestaltade livsmiljöer att ytterligare försvåra en redan dåligt fungerande plan- och byggprocess.

Roger Hedlund och Mikael Eskilandersson (båda SD) föreslår i kommittémotion 2017/18:4157 ett tillkännagivande om en hållbar stadsutveckling. Motionärerna anser att man bör fundera på var gränsen går

mellan statlig inblandning och kommunalt självstyre. Vidare anför motionärerna att biodrivmedel inte borde ingå i transportmixen på grund av bristande miljönytta och att det kan vara vanskligt att fastslå ett bestämt årtal för fossilfrihet. Motionärerna anser att elfordon inte behöver subventioneras och tar ställning mot miljözoner. Det är inte politikens uppgift att svara på vad som ska läggas in i begreppet god bebyggd miljö. Motionärerna föreslår också nya bostadspolitiska mål genom vilka ett kulturellt perspektiv blir en integrerad del av bl.a. samhällsbyggnadsfrågor. Diffusa begrepp som bl.a. estetik behöver enligt motionärerna definieras för att rätt åtgärder och verktyg ska kunna sättas in.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla betydelsen av en hållbar stadsutveckling. Det är viktigt att den fysiska planeringen bidrar till en samordning av satsningarna på bostäder, kollektivtrafik och övrig infrastruktur. Utskottet delar regeringens bedömning att en hållbar stadsutveckling innebär att alla dimensioner – miljömässiga, ekonomiska och sociala – tas tillvara.

Utskottet konstaterar att det pågår ett omfattande arbete i frågor som rör en hållbar stadsutveckling. Någon särskild åtgärd med anledning av motionsförslagen är därmed enligt utskottets mening inte påkallad. Detta innebär att samtliga motionsförslag som behandlas i detta avsnitt avstyrks.

Med det som anförts ovan föreslår utskottet att skrivelsen läggs till handlingarna.

Småskalig vedeldning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om regler för begagnade rumsvärmare och tillkännager detta för regeringen.

Motionen m.m.

I kommittémotion 2017/18:4159 av Mats Green m.fl. (M) anför att Boverkets nya regler för rumsvärmare innebär hårdare krav på utsläpp från bl.a. rumsvärmare, såsom kaminer och vedspisar. De strängare kraven baseras på EU:s ekodesigndirektiv. Motionärerna konstaterar att Boverkets regler går längre än EU-direktivet eftersom de omfattar inte bara ny tillverkade rumsvärmare, vilket EU-direktivet gör, utan också begagnade sådana. Boverkets nya regler börjar tillämpas den 1 juli 2018. Enligt motionärerna kommer reglerna att försvåra och näst intill omöjliggöra åter- och nyinstallation av äldre vedspisar och kaminer som inte når upp till de nya kraven. Man anser att det kommer att innebära en stor kostnad för berörda hushåll samtidigt som det hotar en viktig del av vårt kulturarv. Motionärerna

begär ett tillkännagivande om att det även fortsättningsvis ska vara tillåtet att åter- och nyinstallera begagnade rumsvärmare, åtminstone så länge som det inte är fråga om nybyggda hus (yrkande 2 i denna del).

Ledamöterna från Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna i civilutskottet föreslog vid utskottssammanträdet den 26 april 2018 ett utskottsinitiativ med yrkande om ett tillkännagivande om regler för rumsvärmare. Innan utskottet hade fattat beslut om förslaget väcktes ovan nämnda kommittémotion med ett i allt väsentligt likalydande yrkande. Mot den bakgrunden har utskottet valt att behandla ledamöterna från Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraternas förslag tillsammans med motionsyrkandet.

Skrivelsen

I skrivelsen anför regeringen att de luftföroreningar som uppkommer vid småskalig vedeldning påverkar klimatet och miljön och beräknas ge upphov till 1 000 förtida dödsfall i Sverige varje år. Enligt regeringen är minskade utsläpp från småskalig vedeldning av stor vikt för att nå preciseringarna om bens(a)pyren och partiklar $PM_{2,5}$ i miljö kvalitetsmålet Frisk luft. Vedeldning står, enligt vad som anges i skrivelsen, för ca 80 procent av de svenska utsläppen av bens(a)pyren, vars precisering i miljö kvalitetsmålet Frisk luft beräknas överskridas i 273 av 290 kommuner. Utsläppet av sot, vilket ingår som en delmängd i partiklar $PM_{2,5}$, från småskalig vedeldning utgör 25 procent av de totala sotutsläppen och är därmed, enligt skrivelsen, den största enskilda källan till sot i Sverige.

Regeringen anför att den har gett Naturvårdsverket och andra berörda myndigheter i uppdrag att klarlägga hur stora utsläppsminskningar från småskalig vedeldning som krävs för att preciseringarna i miljö kvalitetsmålet Frisk luft ska nås. Naturvårdsverket ska inom ramen för sitt uppdrag även lämna förslag till etappmål för att minska påverkan på luftkvalitet av småskalig vedeldning. Uppdraget ska redovisas senast den 15 februari 2019. Enligt regeringens uppfattning är det dock angeläget att utsläppen från småskalig vedeldning minskar redan innan ett etappmål införs.

Regeringen anför att det med tanke på de stora hälsoeffekterna är viktigt att de fastbränslepannor och rumsvärmare som installeras, både vid nyinstallation och utbyte, bidrar till så små utsläpp som möjligt och uppfyller gällande krav. Boverket fick därför i sitt regleringsbrev för 2017 i uppdrag att föreslå åtgärder som säkerställer att de tekniska egenskapskraven hälsa och miljö uppnås vid byte av fastbränsleanordningar. Uppdraget har redovisats och bereds inom Regeringskansliet. Vidare konstaterar regeringen att de ändringar i byggreglerna som Boverket beslutade 2017 innebär en skärpning av kraven för utsläpp av kolmonoxid och på verkningsgrad. Kravet för kolmonoxidutsläpp läggs i nivå med ekodesign och breddas då det tidigare undantaget för vedspisar främst avsedda för matlagning tas bort.

Regeringen ser även ett behov av att öka hushållens tillgång till information om hur småskalig vedeldning kan göras med så liten påverkan som möjligt på hälsa och miljö. Naturvårdsverket och Statens energimyndighet genomförde tillsammans med kommunerna under hösten 2017 en informationsinsats (Tänd i toppen) som syftade till att sprida kunskap om hur man eldar braskaminer på ett sätt som gynnar miljö, hälsa och plånbok.

EU:s ekodesignkrav

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG av den 21 oktober 2009 om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för energirelaterade produkter (ekodesigndirektivet) är ett s.k. ramdirektiv. Direktivet anger vissa grundläggande krav på ekodesign hos produkter, utan att nämna någon specifik produkt, och vissa åtgärder som ska vidtas innan en produkt släpps ut på marknaden eller tas i bruk. Mer omfattande och preciserade krav på en viss produkts ekodesign ställs i stället upp i genomförandeåtgärder som antas av kommissionen. Sådana genomförandeåtgärder måste hålla sig inom den ram som anges i direktivet. Enligt direktivet ska medlemsstaterna se till att energianvändande produkter som omfattas av genomförandeåtgärder får släppas ut på marknaden och/eller tas i bruk endast om de överensstämmer med de krav som ställs i de aktuella genomförandeåtgärderna och är försedda med CE-märkning. Med att en produkt tas i bruk avses första gången en produkt används i avsett syfte av en slutanvändare inom EU.

Genomförandeåtgärder beträffande rumsvärmare finns i kommissionens förordning (EU) 2015/1185 av den 24 april 2015 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG vad gäller ekodesign för rumsvärmare för fastbränsle. Förordningen omfattar bl.a. öppna spisar, kaminer och köksspisar. De miljöaspekter hos rumsvärmare för fastbränsle som har identifierats som relevanta för förordningen är energiförbrukning samt utsläpp av partiklar (stoft), organiska gasformiga föreningar, kolmonoxid och kväveoxider i användningsfasen. I en bilaga till förordningen uppställs olika krav på säsongsmedelverkningsgrad och utsläpp beroende på vilken typ av rumsvärmare det är fråga om. Kraven är bindande för medlemsstaterna, men enligt en övergångsbestämmelse får medlemsstaterna fram till den 1 januari 2022 tillåta att rumsvärmare som uppfyller nationella bestämmelser om säsongsmedelverkningsgrad för rumsuppvärmning samt om utsläpp av partiklar, organiska gasformiga föreningar, kolmonoxid och kväveoxider får släppas ut på marknaden eller tas i bruk.

Boverkets regler om rumsvärmare

I Boverkets regleringsbrev för 2015 (Regeringskansliets dnr 2014/8774/SAM) fick myndigheten i uppdrag att efter samråd med Statens energimyndighet och Naturvårdsverket föreslå åtgärder som innebär att de kommande standarderna

för utrustning för småskalig vedeldning enligt EU:s ekodesigndirektiv tillämpas innan kraven blir bindande. Det angavs att det i åtgärderna bör ingå att standarderna genomförs i byggreglerna och att den närmare tidpunkten för när kraven ska gälla bör avgöras mot bakgrund av en analys av när den teknik som behövs kan vara tillgänglig på marknaden.

Boverket redogjorde i rapporten Småskalig vedeldning – Återrapporteringskrav om tidigareläggning av ekodesign (rapport 2016:6) för hur myndighetens byggregler gällande utsläpp från byggnader skulle kunna utformas för att motsvara ekodesignkraven. Beträffande rumsvärmare anfördes att det var lämpligt att skärpa kraven i byggreglerna på verkningsgrad, där så är möjligt, och att utvidga kraven vad gäller kolmonoxidutsläpp till alla rumsvärmare som omfattas av gällande standarder enligt EU:s byggproduktförordning. På grund av EU-rätten ansågs det inte möjligt att begära bedömning och redovisning av andra utsläpp än kolmonoxid. I fråga om tidpunkten för ikraftträdande konstaterades bl.a. att många, men inte alla, rumsvärmare som tillhandahålls på marknaden uppfyller ekodesignkraven och att ett flertal tillverkare välkomnar ett tidigareläggande av dessa krav.

I juni 2017 beslutades de ifrågavarande ändringarna i Boverkets byggregler om bl.a. utsläpp från byggnader med rumsvärmare (BFS 2017:5, BBR 25). Genom ändringarna skärps kravet för utsläpp av kolmonoxid när det gäller braskaminer, pelletseldade kaminer och insatser, medan det införs nya krav för utsläpp av kolmonoxid när det gäller kökspannor och köksspisar. Tidigare hade Boverket allmänna råd om verkningsgrad för braskaminer, pelletseldade kaminer och insatser. Genom ändringarna får de allmänna råden i stället form av bindande föreskrifter. Dessutom skärps kraven på verkningsgrad och utvidgas till att omfatta även kökspannor och köksspisar. De ändrade byggreglerna trädde i kraft den 1 juli 2017 men tillämpas första gången på arbeten där ansökan om bygglov eller anmälan kommit in till kommunen tidigast den 1 januari 2019 eller, om lov eller anmälan inte krävs, arbetet påbörjats tidigast den 1 januari 2019.

I konsekvensutredningen i samband med regeländringarna (Konsekvensutredning BBR 25) konstaterar Boverket att de skärpta kraven berör byggherrar, i många fall småhusägare och konsumenter, som måste se till att endast använda produkter som kan bidra till att kraven på byggnaden följs. Det ställer enligt Boverket höga krav på byggherrens kompetens, eftersom de inte kan ta för givet att en produkt som finns på marknaden får användas. Vidare konstateras att de skärpta kraven gäller vid nybyggnad, men att utgångspunkten är att samma krav gäller vid ändring, t.ex. om man nyinstallerar eller byter ut en rumsvärmare i en befintlig byggnad. Boverket framhåller att det vid ändring gäller att anpassningar av kraven och avsteg från kraven får göras med hänsyn till bl.a. ändringens omfattning och byggnadens förutsättningar, vilket följer av 8 kap. 7 § plan- och bygglagen (2010:900). Ju mindre ändringen är, desto större är skälen att göra avsteg från nybyggnadskraven.

Det är kommunerna som har tillsyn över att byggherren fullföljer sitt ansvar. Vid nyinstallation eller väsentlig ändring av en eldstad ska en anmälan till kommunen göras enligt 6 kap. 5 § första stycket 4 plan- och byggförordningen (2011:338). Vid en sådan anmälan ska kommunen bedöma om de tekniska egenskaperna kan antas komma att uppfyllas, bl.a. de skärpta kraven för utsläpp av kolmonoxid och verkningsgrad.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet ställa sig bakom målsättningen att minska den energiförbrukning och de miljö- och hälsofarliga utsläpp som härrör från småskalig vedeldning i fastbränslepannor och rumsvärmare. Att det behöver vidtas åtgärder för att komma till rätta med de negativa effekterna av småskalig vedeldning framgår bl.a. av de inledande skälen i kommissionens förordning (EU) 2015/1185 om genomförande av ekodesigndirektivet vad gäller rumsvärmare. Där redovisas siffror för energiförbrukning och utsläpp inom unionen som är oroväckande höga. Samtidigt görs bedömningen att de ekodesignkrav som ställs genom förordningen och motsvarande förordning om ekodesignkrav för värmepannor, tillsammans med åtgärder som medlemsstaterna har vidtagit och den tekniska utvecklingen, kommer att innebära påtagliga energibesparingar och utsläppsminskningar.

Det bör i sammanhanget uppmärksammas att det finns möjlighet för kommunerna att, med stöd av miljöbalken och 40 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, meddela föreskrifter om skötsel och tillsyn av eldningsanordningar för vissa fasta bränslen. Sådana föreskrifter är vanligt förekommande och kan t.ex. avse hur en rumsvärmare med vissa egenskaper eller av viss ålder får användas, hur den ska installeras och hur tillsyn ska ske samt vilket bränsle som får användas. Syftet med sådana föreskrifter är att hindra att olägenheter för människors hälsa uppkommer i kommunen.

Utskottet konstaterar att de skärpta regler för byggnader med rumsvärmare som beslutades av Boverket i juni 2017 inte är nödvändiga för att uppfylla EU:s ekodesignkrav. EU-reglerna tar inte sikte på utsläpp från en byggnad, utan gäller vilka krav som ska ställas på en produkt för att den ska få släppas ut på marknaden eller tas i bruk. När det gäller nya rumsvärmare kan de skärpta byggreglerna ses som ett sätt att ge ekodesignkraven genomslag innan de EU-rättsliga bestämmelserna börjar tillämpas. Ändringarna träffar dock inte enbart den som vill installera en ny rumsvärmare. De skärpta kraven gäller även t.ex. den som vill installera en begagnad vedspis i en äldre bostad där det är förberett för en vedspis.

De skärpta reglerna för rumsvärmare har således getts ett klart vidare tillämpningsområde än vad som är föranlett av ekodesignkraven. Utskottet ställer sig inte avvisande till att man i ett visst fall går längre än övriga EU för att värna viktiga intressen, men det måste föregås av en allsidig analys av de skäl som talar för och emot.

Valet att låta de skärpta kraven omfatta begagnade rumsvärmare som återinstalleras i en befintlig bostad får enligt utskottets mening konsekvenser för enskilda och det allmänna som inte har belysts tillräckligt innan Boverket fattade sitt beslut. Även om plan- och bygglagen i det enskilda fallet kan anses ge utrymme för en mildring av nybyggnadskraven står det klart att de skärpta reglerna försvårar för den enskilde och innebär en ökad risk för att han eller hon inte kan installera sin vedspis eller kamin. Regeländringen riskerar därmed att leda till ekonomiska förluster för enskilda och till att kulturhistoriskt värdefulla spisar och kaminer inte kan användas. Vidare är det av vikt för krisberedskapen att hushållen kan klara sig under elavbrott; det gäller inte minst i ett land som Sverige som har kalla vintrar och där många har långa avstånd till grannar och affärer. Att äldre vedspisar, kaminer och andra rumsvärmare kan återinstalleras är av betydelse även ur det perspektivet.

Enligt utskottets uppfattning bör regeringen omgående vidta åtgärder som får till effekt att kraven för begagnade rumsvärmare som installeras i befintliga bostäder återställs till vad som gällde före Boverkets beslut BFS 2017:5, BBR 25. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen. Ställningstagandet innebär bifall till motion 2017/18:4159 (M) yrkande 2 i denna del.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla det angelägna i att regeringen vidtar åtgärder för att eventuella framtida skärpningar av krav för byggnader med rumsvärmare ska föregås av en allsidig belysning av frågan som innefattar bl.a. konsekvenserna för enskilda husägare och för krisberedskapen.

Reservationer

1. Regeringens strategi för levande städer, punkt 1 (M)

av Mats Green (M), Carl-Oskar Bohlin (M), Cecilie Tenfjord-Toftby (M) och Lars Beckman (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:4159 av Mats Green m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 i denna del, avslår motion

2017/18:4157 av Roger Hedlund och Mikael Eskilandersson (båda SD) och lägger skrivelse 2017/18:230 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi anser att regeringen i sitt nya övergripande mål för hållbara städer missar att tydligt ange att kollektivtrafik är ett exempel på en hållbar transport. Regeringen missar också att ange att en omställning av bränslen är av vikt så att bilen i framtiden fullt ut kan ingå i begreppet hållbar transport. I stället för att som regeringen endast ange ett fåtal exempel och därmed politisera frågan borde man i ett övergripande mål ta fasta på att alla transportslag ska vara hållbara.

Vi vill också understryka vikten av att tätare städer ger kortare avstånd och bättre förutsättningar för en god samhällsservice. Vi anser att regeringen till synes missar vikten av hållbarheten i det som byggs nytt. Bostäder som kan stå i hundratals år utgör det mest hållbara byggandet ur såväl miljö- och klimatmässig synvinkel som ur ett ekonomiskt perspektiv. I ett sådant arbete måste hela livscykelperspektivet räknas in – alltifrån materialval till transporter, energiförbrukning, klimatanpassning och bostadens livslängd tills den rivs. Det perspektivet bör enligt oss införlivas i det övergripande målet.

Vad gäller hållbara och effektiva transporter tycker vi att det är anmärkningsvärt att regeringen så tydligt missar att föreslå åtgärder som kan underlätta för en omställning mot att göra bilen till ett mer hållbart transportslag.

Vi anser att det finns vissa motstridigheter i det som regeringen anför om effektiv markanvändning, bl.a. angående det som anförts om att utveckla närheten i staden i relation till gröna strukturer. Närhet innebär täthet även i bemärkelsen att hushålla med begränsade markarealer, men det innebär

samtidigt att vi behöver ha en långsiktig strategi för vilka grönområden som ska sparas och för vilka platser som en ny stadspark bör anläggas. Det viktigaste bör vara att se till det reala värdet och kvaliteten på den grönska som en stad har, eller kan få, när staden utvecklas med ny bebyggelse. I detta avseende är det mycket oklart hur regeringen avser att politiken ska genomföras ute i kommunerna, då regeringen anför att transportinfrastrukturen ska planeras så att en fungerande grön infrastruktur som binder ihop stadens naturområden bibehålls. En sådan ambition riskerar snarare att leda till glesare städer med större avstånd och ökad segregation som följd.

Dessutom anser vi att riksintressen skapar osäkerhet för bostadsbyggandet, och det behöver åtgärdas, inte minst för att ge städer rimliga förutsättningar till effektivt markanvändande. Vi anser därför att det är rimligt att se över vilka riksintressen som faktiskt uppfyller sitt syfte och vilka som inte gör det. Bostadsbyggandet är ett betydande nationellt intresse och bör därför i fler fall än i dag få en tydligare prioritet när föreslagen byggnation prövas i förhållande till riksintressen. Riksintressen bör omprövas av staten i samband med att en kommun antar en ny översiktsplan. Om ansvarig myndighet inte aktivt pekar ut området med en aktuell motivering bör riksintresset upphävas.

Vi anser inte att regeringens satsning om 350 miljoner på en s.k. elfordonspremie är kostnadseffektiv klimatpolitik då försäljningen av elcyklar redan i dag ökar i en rasande takt. Med största sannolikhet hade medlen därmed gjort större nytta om de gått till att förbättra den infrastruktur som användarna av elcyklar kommer att nyttja.

Vi säger inte nej till miljözoner som företeelse, men vi menar att regeringens förslag har en alldeles för snäv tidsram och att avgränsningen av förslaget ger orimliga effekter. I praktiken innebär regeringens förslag ett förbud mot dieselbilar, och det kommer att drabba 1,3 miljoner bilägare. Med regeringens politik kommer många familjer att få se sin största, eller näst största, investering bli värdelös över en natt, utan en ärlig chans att ställa om. Det är oacceptabelt, enligt oss.

När det gäller etappmål för stadsgrönska har vi inte något emot att städer tar vara på och integrerar stadsgrönska och ekosystemtjänster i stadsplaneringen. Vi anser dock att detta inte bör vara någonting som regeringen sätter som krav, utan detta bör i stället bygga på ett frivilligt åtagande från kommunerna. Vi förutsätter att den metod som Boverket har fått i uppdrag att ta fram inte inskränker det kommunala självstyret och inte försvårar eller fördyrar kommunernas möjligheter till stadsutveckling. Vi anser att den snabba tillväxten av främst kommunalt inrättade naturreservat kan komma att bli ett växande problem eftersom Sverige behöver mer mark för bostadsbyggande. En större översyn av miljöbalken bör genomföras för att utreda möjligheter att främja ökat byggande.

Vi är skeptiska till att den särskilda utredare som regeringen utsett för samordning för ökat och hållbart byggande kommer att komma fram till något som kan snabba på genomförandet av detaljplaner och byggrätter. Vår utgångspunkt är i stället att planering av markanvändning är nödvändig för att

skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart samhälle. Eftersom planprocesserna i Sverige i jämförelse med många andra länder också tar mycket lång tid, anser vi att det behövs förändringar i planprocessen för att möjliggöra snabbare byggnation och minska risken att lagstiftningen används på ett sätt som bromsar byggandet. Vi vill också se en förstärkt översiktsplanering, att detaljplanekravet begränsas och att tiden för överklaganden av plan- och byggärenden begränsas. Vi anser att regeringen i stället för att fortsätta med en dyr och missriktad subventionspolitik som ingen har efterfrågat borde lägga fram ett flertal förslag om regelförenklingar.

Vi har också invändningar mot regeringens föreslagna mål att arkitektur, form och design för hållbara gestaltade livsmiljöer ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregat samhälle, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön. Vi menar att ett sådant mål riskerar att ytterligare försvåra en redan i dag dåligt fungerande plan- och byggprocess. Den svenska byggsektorn behöver inte fler politiska mål och inriktningar att ta hänsyn till. Vi anser också att kulturpolitiken aldrig får reduceras till ett verktyg för att lösa andra problem i samhället. Det är viktigt att ett övergripande mål är kort och kärnfullt, varför vi ställer oss bakom det mål som föreslogs i betänkandet Gestaltad livsmiljö – en ny politik för arkitektur, form och design (SOU 2015:88). Vi anser också att det behövs en mer industrialiserad byggprocess än i dag, bl.a. för att fler serietillverkade hus ska kunna byggas.

Vad slutligen gäller frågan om innovativt och hållbart byggande kan vi konstatera att även om det fortfarande finns många utmaningar kvar att lösa för att mota bostadsbristen, har möjligheten att bygga snabbt, effektivt och hållbart aldrig varit bättre än i dag. Som ett komplement anser vi att även innovativt byggande bör främjas genom att möjliggöra och stimulera till fler undantag från plan- och bygglagen. Syftet ska vara att främja utveckling eller användning av en ny eller väsentligt förbättrad vara, tjänst eller process som främjar ett innovativt byggande.

Vi anser att regeringen bör ta nödvändiga initiativ för att det som har angetts ovan tydligt ska beaktas i det fortsatta arbetet med de berörda områdena. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Regeringens strategi för levande städer, punkt 1 (SD)

av Roger Hedlund (SD) och Mikael Eskilander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:4157 av Roger Hedlund och Mikael Eskilander (båda SD),

avslår motion

2017/18:4159 av Mats Green m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 i denna del och lägger skrivelse 2017/18:230 till handlingarna.

Ställningstagande

Vi anser att det ska finnas ett boende för alla, oavsett ekonomi. Vi lägger stor vikt vid att barn får en stabil uppväxt, att unga ges goda förutsättningar att både bo och studera och att anpassade och trygga boendeformer tillhandahålls våra äldre. Bostadspolitiken ska skapa förutsättningar för människor att bo och leva i de bostadsformer som passar den egna livssituationen bäst. Vår vision är ett fungerande samhälle där alla människor bor trivsamt på den plats de önskar och där det är lätt att flytta och hitta en ny bostad.

Många av de planer och visioner som regeringen redogör för i skrivelsen berör kommunerna, och även om många av förslagen ter sig lovvärda bör man fundera på var gränsen går mellan statlig inblandning och kommunalt självstyre.

När det gäller vad regeringen anför om ett fossilfritt Sverige anser vi att inblandningen av biodrivmedel i transportmixen leder till ett oacceptabelt bortfall av skatteintäkter till begränsad miljönytta. Vi ser elektrifieringen av transporter i storstäderna där transportsträckan är kortare som en positiv väg att gå.

Sverigedemokraterna har inte fastställt något årtal då Sverige ska nå fossilfrihet. Om ett sådant mål är för hårt formulerat kan det leda till suboptimala, kostnadsineffektiva eller t.o.m. kontraproduktiva åtgärder, där just biodrivmedel är ett ganska bra exempel. Det är positivt om Sveriges beroende av fossila bränslen minskar, och även om vi har denna strävan är vi tveksamma till att låsa Sverige vid ett mål i brist på en plan för hur detta ska nås.

När det gäller miljözoner tar vi ställning mot dessa av två skäl. Luftkvaliteten i Sverige är överlag relativt god och utvecklas överlag på ett positivt sätt. En fortsatt modernisering av bilparken kommer att medföra ytterligare förbättringar. Därutöver undergräver införandet av miljözoner förtroendet för politiken om de fordon som för några år sedan såldes som ”miljöfordon” nu i praktiken ska förbjudas av miljöskäl. Sverigedemokraterna har tidigare avvisat regeringsbidrag för grönare städer i statsbudgeten då vi anser att detta är ett politiskt projekt med oklara ambitioner och att det därför inte bör realiseras.

Vad gäller det som regeringen anför om god bebyggd miljö anser vi att det inte är politikens uppgift att svara på vad som ska läggas in i det begreppet. Däremot kan andra värden som är viktiga och som påverkar den gestaltade livsmiljöns utformning lyftas fram. Vi föreslår nya bostadspolitiska mål genom vilka ett kulturellt perspektiv blir en integrerad del av bl.a. samhällsbyggnadsfrågor.

I fråga om arkitektur, form och design för hållbara gestaltade livsmiljöer menar vi att estetik och kvalitet är tolkningsbara och diffusa begrepp som behöver definieras för att rätt åtgärder och verktyg ska kunna sättas in för att stärka dessa inslag i samhällsbyggandet. Riksdagens mål om att stadsutvecklingen ska tas till vara i samhällsutvecklingen har inte uppnåtts runt om i landet. Det finns alltför många tecken på att den gemensamma stadsmiljön av kulturhistoriskt värde förvanskas, förfulas, rivs och förstörs. Vi vill komma åt detta problem genom förslag som stimulerar kulturmiljökompetensen i landet.

Vi anser att regeringen bör ta nödvändiga initiativ för att det som har angetts ovan tydligt ska beaktas i det fortsatta arbetet med de berörda områdena. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

Särskilda yttranden

1. Regeringens strategi för levande städer, punkt 1 (C, KD)

Caroline Szyber (KD) och Ola Johansson (C) anför:

Städer som är rätt utformade ger förutsättningar för att leva ett miljövänligt och hälsosamt liv. På samma sätt som en klokt utformad politik kan ge både ekonomisk tillväxt och minskad miljöpåverkan, kan gröna städer och världens modernaste landsbygd fungera tillsammans eftersom de är ömsesidigt beroende av varandra. För Centerpartiet och Kristdemokraterna är gröna städer inte bara en fråga för de centrala delarna av våra storstäder. Stadens utmaningar i form av transporter, bostadsbyggande och segregation och dess urbana kvaliteter som täthet, möten mellan människor och möjligheter till klimateffektiva lösningar finns i hela landet.

För oss är det angeläget att flytta beslut om viktiga vardagsfrågor närmare de personer som berörs av dem. På nationell nivå bör man skapa förutsättningar genom kunskapsspridning, anpassa nationella regelverk, utveckla tekniska standarder och decentralisera ansvar och befogenheter. I dag saknas t.ex. en enhetlig definition av bilpooler, vilket gör det svårt att stödja denna utveckling i bl.a. lagstiftning.

Den urbana miljön kännetecknas av täthet mellan människor, verksamheter och bostäder. Därför är förutsättningarna för effektiva kommunikationer goda i Sveriges större städer. Under lång tid har städer planerats utifrån i första hand bilar, och stora ytor upptas av vägar och parkeringar, vilket är viktigt i mindre samhällen vars centrumhandel kanske förlitar sig på bilburna besökare. I större städer får dessa ytor nya funktioner. Biltrafiken leder till utsläpp av växthusgaser och negativ miljöpåverkan genom luftföroreningar och buller. Genom att främja en omställning till förnybara drivmedel, miljöbilar och nya transporttjänster som bygger på en ökad digitalisering kan de negativa konsekvenserna av biltrafiken minska samtidigt som framkomlighet och mobilitet ökar. Styrmedel som gynnar effektiva mobilitetslösningar såsom bilpooler behöver stärkas. Dessutom bör rådande parkeringsnormer ses över så att parkeringsplatser i ökad utsträckning kan prissättas utifrån efterfrågan. Krav på ett visst antal parkeringsplatser kan också ersättas med krav på mobilitetslösningar där integrerade, smarta tjänster som kombinerar kollektivtrafik, hycykel och bilpooler kan användas i en samlad funktion utifrån aktuella behov.

Ökad cykling minskar miljöpåverkan och främjar människors hälsa. Att satsa på cykelinfrastruktur, som lokala och regionala cykelvägar och säkra cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik, är samhällsekonomiskt lönsamt. Cykel behöver i större grad än i dag räknas som ett transportslag och få resurser i nationella infrastruktursatsningar. Enligt vår mening är dock en

elcykelpremie inte rätt prioritering med hänsyn till de stora behov som finns av andra investeringar i infrastrukturen.

En tätare stad ställer större krav på kvaliteten på de gröna ytorna och på att dessa tas med redan i ett tidigt skede i planeringen. Ekosystemtjänster som dagvattenhantering, klimatreglering, luftrening och bullerdämpning samt möjlighet till rekreation är viktigt för alla som bor i städer. Byggnation och exploatering innebär ofta att andelen hårdgjorda ytor ökar, vilket påverkar vattenavrinningen. Det är angeläget att se till att det finns tillräckligt med grönytor som fyller en viktig funktion för hantering av dagvatten och grundvattenpåfyllnad. I dag finns det endast begränsade möjligheter att på ett systematiskt sätt integrera ekosystemtjänster i planprocessen. Vi anser därför att plan- och bygglagen bör ses över för att stärka ekosystemtjänsternas roll i stadsplaneringen.

Vi kommer att följa det fortsatta arbetet i ovanstående frågor noga och återkomma med förslag om det finns skäl för det.

2. Regeringens strategi för levande städer, punkt 1 (L)

Said Abdu (L) anför:

Utsläppen från transporter måste sänkas radikalt för att målet om en fossiloberoende fordonsflotta ska kunna nås 2030. En ökad elektrifiering av fordonsflottan är central för att minska utsläppen. För detta krävs, enligt min mening, mer satsning på forskning och utveckling, långsiktiga investeringar och en utbyggnad av laddinfrastrukturen. Fler människor bör också uppmuntras till att köpa en miljöbil. Jag anser att detta bör ske utifrån principen om att förorenaren betalar och en omvänd miljöbilsbonus som innebär att bilar som inte är miljöbilar får en förhöjd fordonsskatt under de första fem åren.

När det gäller frågan om miljözoner bör kommuner ha rätt att införa sådana zoner, eftersom det ger dem ett verktyg för att kunna minska hälsofarliga luftföroreningar från transporter i våra tätorter. Jag vill framhålla att beslut om inrättande av miljözoner ska fattas lokalt av kommunerna utifrån lokala förhållanden. Det är då rimligt att fossilfria fordon gynnas i förhållande till fossildrivna fordon. Jag anser att införandet bör ske stegvis under en rimlig övergångsperiod där avgifter kan vara ett första steg innan ytterligare åtgärder vidtas om luftkvaliteten kräver detta. Inrättande av miljözoner kommer enligt min mening att vara ett viktigt verktyg för kommunerna för att förbättra luftkvaliteten. Kommunerna bör dock ges även andra möjligheter för att kunna fatta viktiga lokala beslut som påverkar luftkvaliteten positivt, som exempelvis avgift på dubbdäck, bilpooler och smart korttidshyra av fossilfria fordon genom attraktiv parkering. Jag vill också understryka att det är viktigt att utformningen av regler för miljözoner inte leder till att klimatmålen påverkas negativt.

Liberalernas övergripande förslag för hållbar stadsplanering framgår av budgetmotionen för 2018 samt av parti- och kommittémotioner om

bostadspolitik, miljö- och klimatpolitik och transportpolitik m.m. som hanteras i andra betänkanden. Jag vill hänvisa till behandlingen i de ärendena och har inte funnit skäl att upprepa förslagen inom ramen för detta ärende.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling.

Följdmotionerna

2017/18:4157 av Roger Hedlund och Mikael Eskilandersson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar stadsutveckling och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:4159 av Mats Green m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera det övergripande målet för hållbara städer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändringar i regeringens insatser för en politik för hållbar stadsutveckling och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Trafikutskottets yttrande 2017/18:TU8y

Hållbar stadsutveckling

Till civilutskottet

Civilutskottet beslutade den 15 maj 2018 att ge trafikutskottet tillfälle att yttra sig över skrivelse 2017/18:230 Strategi för levande städer – Politik för en hållbar stadsutveckling och följdmotioner i de delar som berör utskottets beredningsområde.

Trafikutskottet yttrar sig över skrivelsen samt kommittémotionerna 2017/18:4157 av Roger Hedlund och Mikael Eskilander (båda SD) och 2017/18:4159 av Mats Green m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 i de delar som rör transportfrågor.

Utskottet understryker i yttrandet att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför och ställer sig positivt till det regeringen anför i skrivelsen om bl.a. hållbara och effektiva transporter i städer, elfordonspremie och miljözoner. Trafikutskottet anser att civilutskottet bör föreslå att riksdagen avslår motionsförslagen.

I yttrandet finns tre avvikande meningar (M, SD, L).

Utskottets överväganden

Skrivelsen

I skrivelsen presenteras en strategi med regeringens nya politik för en hållbar stadsutveckling. Strategin innehåller övergripande mål för hållbara städer och nya etappmål i miljömålssystemet tillsammans med prioriteringar och nya insatser med tyngdpunkt på miljömässigt hållbar stadsutveckling. Regeringen framhåller att strategin bidrar till att nå de nationella miljömålen liksom nationella mål inom andra politikområden. Den bidrar även till att nå FN:s hållbarhetsmål Agenda 2030, särskilt mål 11 om hållbara städer, och FN:s New Urban Agenda och EU:s urbana agenda. Regeringen anför att den vill stärka kommunernas förutsättningar att utveckla gröna, hälsosamma och trygga städer där människor möts och innovationer skapas. Regeringen bedömer att städer behöver utvecklas så att alla dimensioner av hållbar utveckling – miljömässiga, ekonomiska och sociala – tas till vara. I städerna finns möjligheter att klara många av klimat- och miljöutmaningarna, och arbetet för en hållbar stadsutveckling är viktigt för att uppnå miljömålen.

Redovisningen nedan begränsar sig till de delar i skrivelsen som berör trafikutskottets beredningsområde.

Övergripande mål för hållbara städer

Det övergripande målet för hållbara städer innebär att hållbara städer är inkluderande och tillgängliga stadsmiljöer som erbjuder alla människor en attraktiv och grön livsmiljö. Närhet gör att det är enkelt att leva sitt vardagsliv och ta sig fram med hållbara transporter, som t.ex. gång och cykel. Helhetssyn i planeringen tillsammans med smarta lösningar bidrar till städer där människor kan leva klimatsmart, hälsosamt och tryggt.

Regeringens nya insatser för en hållbar stadsförvaltning

Insatser för hållbara transporter

Regeringen anför i skrivelsen att det i städer och tätorter är angeläget att i ökad utsträckning prioritera en samhällsstruktur med goda möjligheter att gå och cykla samt resa med kollektivtrafik i stället för med personbil. Regeringen framhåller att stadsplaneringen ska styra mot hållbara stadsstrukturer med en effektiv markanvändning. Gång, cykling och kollektivtrafik ska främjas framför personbilstrafik och vara viktiga utgångspunkter för den framtida planeringen av städer.

Regeringen anför i skrivelsen att det är angeläget att samhällsplaneringen generellt och i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur som ger goda livsmiljöer genom att underlätta gång, cykling och kollektivtrafikresande. Regeringen stöder denna utveckling sedan 2015 genom ett ramverk för stadsmiljöavtalen med fokus på hållbara persontransporter i tätorter.

Regeringen framhåller att den har förlängt och utökat satsningen på stadsmiljöavtalen (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22). Stadsmiljöavtalen omfattar 1 miljard kronor årligen under 2018–2029 och ingår i den nationella transportinfrastrukturplanen.

Regeringen pekar vidare på att den avsatt 1 050 miljoner kronor under perioden 2018–2020 till en elfordonspremie för privatpersoners köp av elcykel, elmoped eller elmotorcykel. På så sätt kommer stora grupper av tänkbara cykelpendlare att kunna få tillgång till eldrivna fordon och använda dessa i pendling till arbete eller vid fritidsresor.

Regeringen framhåller i skrivelsen att ett ökat och säkert cyklande bör främjas. Regeringen har därför under 2017 beslutat om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Strategin är en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och ska både följas upp och vidareutvecklas.

När det gäller hållbara och effektiva godstransporter i städer anför regeringen att den avser att under våren 2018 presentera en nationell godstransportstrategi, som även omfattar urbana godstransporter och som bl.a. syftar till att minska transporterens miljö- och klimatpåverkan. Regeringen avser att studera hur marknadsintroduktion av eldrivna mindre lastbilar i städer, exempelvis för varudistribution, kan främjas. Regeringen anför att den har gett Trafikanalys i uppdrag att analysera användningen av tunga fordon i urbana miljöer.

Av skrivelsen framgår att regeringen är angelägen om att underlätta för bilpooler, bl.a. genom att göra det lättare att avsätta parkeringsmark. Utredningen om cirkulär ekonomi har i sitt betänkande Från värdekedja till värdecykel (SOU 2017:22) lämnat ett antal förslag om bilpooler som har remitterats och nu bereds vidare i Regeringskansliet.

Bättre luftkvalitet och hälsa

I skrivelsen konstateras att man i Sverige har arbetat länge med problematiken kring luftföroreningar, men trots detta uppnås fortfarande inte de luftrelaterade miljömålen. De svenska utsläppskällor som är särskilt problematiska ur luftkvalitetssynpunkt och behöver åtgärdas för att man ska kunna komma till rätta med luftkvalitetsproblemen i våra städer är bl.a. utsläpp från dieselmotorer och vägslitage på grund av dubbdäcksanvändning.

Regeringen presenterar i skrivelsen ett flertal insatser för att åtgärda problemen med luftföroreningar. När det gäller trafikutskottets beredningsområde kan nämnas införandet av miljözoner och styrmedel för att minska sjöfartens utsläpp i anslutning till tätorter. Regeringen anför att den avser att genomföra författningsändringar som möjliggör för kommuner att införa miljözoner även för lätta fordon samt ytterligare en miljözon för tunga fordon i syfte att förbättra luften i städerna.

Regeringens pågående arbete för en hållbar stadsutveckling

Hållbara transporter

I skrivelsen framhåller regeringen att det i städerna finns många olika möjligheter att ersätta bilresor med andra färdmedel. Tack vare investeringar i modern kollektivtrafik, nya cykelbanor och en politik för levande städer kan allt fler stadsbor välja bort bilen. Den regionala och nationella infrastrukturplaneringen bör enligt regeringen ske i nära samverkan med övrig samhällsplanering och främja hållbara samhällsstrukturer i städerna, där gång, cykling och kollektivtrafik prioriteras.

Regeringen framhåller att det genom samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter sker en kraftsamling kring att utveckla lösningar för ett mer transporteffektivt samhälle, där transporterna används smartare och med mer resurseffektiva fordon, förnybara bränslen och mindre utsläpp. Regeringen nämner bl.a. två större satsningar, dels självkörande, delade och elektriska fordon, dels en nationell färdplan för kombinerad mobilitet.

I skrivelsen pekar regeringen vidare på att den avser att under våren 2018 fastställa en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt ekonomiska ramar till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period och att den även avser att besluta om en nationell godstransportstrategi.

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Inom ramen för uppdraget har de berörda myndigheterna tagit fram en gemensam strategisk plan för omställningen (ER 2017:07). I uppdraget, som pågår till 2019, ingår också att arbeta för synergier med andra nationella satsningar som syftar till omställningsarbetet.

Minskad klimatpåverkan och luftvård

Sverige ska ställa om från fossila drivmedel till 100 procent förnybart och ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Riksdagen har beslutat att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Regeringen framhåller vidare att den har tagit initiativ till investeringsstödet Klimatklivet. Stöd har beviljats till ca 14 000 laddpunkter för elfordon, som medför minskade utsläpp av växthusgaser, luftförorening och buller. Andra exempel är stöd till gång- och cykelbanor samt informationsinsatser för bl.a. hållbar arbetspendling. Genom ett nytt s.k. laddhemma-stöd gör enligt skrivelsen regeringen det enklare och billigare för hushåll att installera laddpunkter för elfordon i hemmet och därmed bidra till omställningen till hållbara transporter.

Regeringen nämner flera andra initiativ som den tagit för att minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten: Under 2016 införde regeringen en

elbusspremie för att skynda på elektrifieringen av transportsektorn och bidra till en hållbar stadsmiljö. Regeringen förlänger elbusspremien med 100 miljoner kronor per år för perioden 2019–2023. Genom initiativet Fossilfritt Sverige har regeringen skapat en plattform för dialog och samarbete där aktörer kan synliggöra hur de bidrar till klimatarbetet och kan utmana andra, både nationellt och internationellt. Regeringen har även tillsatt en särskild utredare, som i rollen som nationell samordnare, ska stödja regeringen i att stärka och fördjupa arbetet med initiativet.

Regeringen påminner vidare om sina förslag om ett bonus–malus-system för nya lätta fordon och ändrad beräkning av bilförmån, som också bidrar till en renare fordonsflotta och lägre utsläpp av kväveoxider och partiklar. Regeringen har även tagit beslut om det s.k. Bränslebytet, ett reduktionspliktsystem som ålägger drivmedelsleverantörer att successivt minska växthusgasutsläppen från bensin och dieselbränsle genom inblandning av hållbara biodrivmedel. Regeringen avser också att införa ett system som ställer krav på miljöinformation om drivmedel för att underlätta konsumenters val av de bästa drivmedlen.

Regeringen framhåller avslutningsvis att den samtidigt verkar på EU-nivå för att skapa stabila villkor och långsiktiga förutsättningar för hållbara biodrivmedel och en fossilfri fordonsflotta.

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:4157 av Roger Hedlund och Mikael Eskilander (båda SD) anføres att man inte bör fortsätta att satsa på elfordonspremien. De aktuella fordonen verkar enligt motionärerna klara sig bra på marknaden och behöver därmed inga subventioner. Motionärerna anser vidare att det är viktigt att värna om dem som bor utanför städerna och behöver biltransporter i sitt dagliga liv. Det är visserligen bra med kollektivtrafik och cykel, men de som bor några mil utanför staden behöver även tillgång till infrastruktur och parkering. Vidare anför motionärerna att de tar ställning mot miljözoner. De framhåller att luftkvaliteten i Sverige överlag är relativt god och utvecklas i huvudsak på ett positivt sätt. En fortsatt modernisering av bilparken kommer att medföra ytterligare förbättringar. Det undergräver enligt motionärerna förtroendet för politiken om de fordon som för några år sedan såldes som s.k. miljöfordon nu i praktiken ska förbjudas av miljöskäl. Motionärerna lyfter även frågan om inblandning av biodrivmedel i transportmixen. De framhåller att Sverigedemokraterna har en betydligt mindre långtgående agenda än andra riksdagspartier i denna fråga på grund av oacceptabelt bortfall av skatteintäkter och begränsad miljönytta. Elektrifieringen av transporter i storstäderna ser motionärerna däremot som en positiv väg att gå. Motionärerna anför att Sverigedemokraterna inte har formulerat något årtal då Sverige ska nå fossilfrihet. Sveriges beroende av fossila bränslen bör minska enligt motionärerna men de är tveksamma till att man låser sig vid mål när det inte riktigt finns en plan för hur de ska uppnås.

Mats Green m.fl. (M) anför i kommittémotion 2017/18:4159 att det övergripande målet för hållbara städer bör revideras (yrkande 1). Formuleringen i det övergripande målet, när det gäller transporter, bör ta fasta på att alla transportslag ska vara hållbara, i stället för att nämna vissa exempel. Regeringen missar enligt motionärerna att nämna kollektivtrafik som ett tydligt exempel och även en omställning av bränslen så att bilen i framtiden fullt ut kan ingå i begreppet. Motionärerna anför även att ändringar bör göras när det gäller regeringens insatser för en politik för hållbar stadsutveckling (yrkande 2). När det gäller hållbara och effektiva transporter i städer pekar motionärerna på att regeringen har underlåtit att föreslå åtgärder som kan underlätta för en omställning mot att göra bilen till ett mer hållbart transportslag. Utanför Stockholmsområdet kan bilen många gånger vara en förutsättning för att få vardagen att gå ihop. När det gäller elfordonspremien framhåller motionärerna att det troligen inte är en kostnadseffektiv klimatpolitik att införa detta system eftersom försäljningen av elcyklar redan i dag ökar i en hög takt. Med största sannolikhet hade medlen gjort större nytta om de gått till att förbättra infrastrukturen för elcyklar. När det gäller frågan om att göra det möjligt att införa miljözoner även för lätta fordon i städer avvisar motionärerna inte miljözoner som företeelse men anser att regeringens förslag har en alldeles för snäv tidsram och att avgränsningen av förslaget ger orimliga effekter. Regeringens förslag innebär i praktiken enligt motionärerna ett förbud mot dieselpilar.

Utskottets ställningstagande

Allmänt om skrivelsen

Den strategi som regeringen presenterar i skrivelsen ska bl.a. bidra till att nå de nationella miljömålen och nationella mål inom andra politikområden. Utskottet delar regeringens bedömning att städer behöver utvecklas så att alla dimensioner av hållbar utveckling – miljömässiga, ekonomiska och sociala – tas till vara. Som regeringen anför finns i städerna möjligheter att klara många av klimat- och miljöutmaningarna, och arbetet för en hållbar stadsutveckling är viktigt för att uppnå miljömålen.

Övergripande mål för hållbara städer

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. För att klara omställningen måste samhället använda transporter smartare, inklusive en överflyttning av gods- och persontrafik från väg till järnväg och sjöfart. Fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen, såsom biodrivmedel. Transportsektorn behöver elektrifieras i högre grad. Det är således nödvändigt att göra flera saker och att vidta åtgärder inom flera områden.

Utskottet vill uppmärksamma att regeringen i proposition 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige föreslog bl.a. ett långsiktigt, tidsatt utsläppsmål som innebar att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Regeringen föreslog även etappmål till 2030 och 2040. För transportsektorn föreslog regeringen ett mål som innebar att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelsystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Målen har godkänts av riksdagen (bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320). Regeringen har även beslutat om nya etappmål i miljömålssystemet som är viktiga för en miljömässigt hållbar stadsutveckling, bl.a. ett etappmål om att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I trafikutskottets yttrande över propositionen om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige hänvisade utskottet bl.a. till regeringens bedömning att utvecklingen av transportsektorns utsläpp av växthusgaser har avgörande betydelse för att kunna nå såväl de föreslagna bredare etappmålen för 2030 och 2040 som det långsiktiga utsläppsmålet till 2045 (ytr. 2016/17:TU6y). Utskottet gjorde samma bedömning som regeringen, dvs. att målsättningarna borde preciseras och uttryckas som ett etappmål för minskade utsläpp från transportsektorn. Utskottet framhöll även att samhället, för att klara omställningen, måste använda transporter på ett smartare sätt och att fossila bränslen måste bytas ut mot hållbara bränslen såsom biodrivmedel. Utskottet anförde även att det är av stor vikt att möjligheterna med ny teknik tillvaratas och pekade på att de aktörer som är mest beroende av transporter i dag kan påverkas relativt sett mer om inte teknikutvecklingen kompenserar genom att göra klimatsmarta transporter billigare och mer tillgängliga. Utskottet anförde i detta sammanhang bl.a. att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma ny teknik. Utskottet välkomnade därför regeringens uttalanden om forskning och innovation. Utskottet framhöll även att den utveckling som krävs för att nå utsläppsmålet samtidigt kan bidra till att hantera andra utmaningar för transportsektorn, exempelvis när det gäller utsläpp av luftföroreningar, buller och en hållbar samhällsplanering. Ett mål som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast 2030 bedömde utskottet som väl avvägt och tillräckligt ambitiöst för att sätta press på samtliga inblandade så att den omfattande omställning som krävs verkligen blir av. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Det nya övergripande målet för hållbara städer som regeringen tar upp i skrivelsen presenterades i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1, utg.omr. 18). I samband med detta pekade regeringen bl.a. på att Miljömålsberedningen hade påtalat att personbilen och dess infrastruktur länge varit normgivande för utformningen av städer (SOU 2016:47). Utbyggnaden av väginfrastrukturen i städerna och användningen av bilar har medfört fördelar för människors möjligheter till rörlighet. Städernas planering har dock skapat barriäreffekter och motverkat en hållbar stadsutveckling.

Miljömålsberedningen hade vidare framfört att den befintliga infrastrukturen kan utnyttjas mer effektivt om gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik utgör utgångspunkter för stadsutvecklingen. Utskottet delar denna uppfattning.

Hållbara och effektiva transporter i städer

Utskottet har behandlat flera av de insatser som redovisas i skrivelsen vid tidigare tillfällen, t.ex. frågor om stadsmiljöavtal (bet. 2017/18:TU1), insatser för ökad och säker cykling (bet. 2017/18:TU15) och bilpooler (bet. 2017/18:TU13) och har inte ändrat uppfattning i dessa frågor. För en närmare redogörelse av utskottets ställningstaganden i dessa delar hänvisas därför till nämnda betänkanden.

När det gäller frågan om kollektivtrafik framförde utskottet i betänkande 2017/18:TU6 Järnvägs- och trafikfrågor att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet menade att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Utskottet såg positivt på regeringens ansats i budgetpropositionen för 2018, där regeringen framhåller att det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning prioriterar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa med kollektivtrafik i stället för med personbil. Utskottet välkomnade också de satsningar som regeringen har gjort på kollektivtrafiken.

Elfordonspremie

Utskottet underströk i betänkande 2017/18:TU13 Fossiloberoende transporter att det för att minska klimatpåverkan från transportsektorn är nödvändigt att bl.a. elektrifiera sektorn. Utskottet välkomnade att det i januari 2018 fanns nästan 47 000 laddfordon i Sverige och att siffran ökar. Även utbudet av laddfordon ökar och är i dag relativt stort. Utskottet ville även lyfta fram att det finns landströmsanläggningar i ett tiotal hamnar i Sverige och att det finns eldrift av färjor, både mindre stadsfärjor och större passagerarfärjor. Utskottet kunde dock konstatera att elbilarnas bidrag till andelen förnybar energi i transportsektorn fortfarande är litet. Utskottet välkomnade därför de satsningar som regeringen har gjort för att öka andelen elbilar, bl.a. en supermiljöbilspremie på 40 000 kronor per såld bil. Utskottet välkomnade vidare det arbete som pågår för att främja elfordon och ville bl.a. lyfta fram att det på Energimyndigheten sedan 2011 och fram till 2018 pågår ett demonstrationsprogram för elfordon. Projektet ska ur ett användarperspektiv identifiera och om möjligt undanröja barriärer för en storskalig introduktion av elfordon på den svenska marknaden. Vidare ville utskottet framhålla att riksdagen också fattat beslut om en elfordonspremie som ska gynna köp av elcyklar och elmopeder. Energimyndigheten har också fått i uppdrag av regeringen att betala ut en premie för elbussar. Den 21 december 2017

ändrades förordningen för premien, vilket gör att fler kan ansöka om den. Utskottet välkomnade satsningen. Utskottet framhöll att eldrivna bussar har stor potential att minska såväl klimatutsläpp och luftföroreningar som buller. De underlättar en förtätning av bostäder i storstäder samt frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrifiera.

I betänkande 2017/18:TU13 lyfte utskottet även fram att det s.k. Klimatklivet bidragit till att öka mängden laddpunkter för elfordon. Genom ett nytt ladda-hemma-stöd har det blivit billigare för hushåll att installera laddpunkter för elfordon i hemmet. Utskottet lyfte även fram att regeringen 2017 presenterade det s.k. bränslebytet, ett paket med nya styrmedel vars syfte var att reducera transportsektorns utsläpp och över tid öka användningen av biodrivmedel. Utifrån ett av förslagen i Bränslebytet fattade riksdagen 2017 beslut om en reduktionsplikt. Reduktionsplikten syftar till att minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom att leverantörerna successivt ska öka inblandningen av biodrivmedel.

Utskottet har inte ändrat uppfattning när det gäller dessa frågor.

I sammanhanget vill utskottet också framhålla rapporten Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) som tagits fram av utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor. I rapporten konstateras bl.a. att elektrifieringen av vägtransporter eller distributionen av rena biodrivmedel förmodligen kommer att gå snabbare att genomföra i tätbefolkade områden än i mer glest befolkade delar av landet eftersom det i tätbefolkade områden finns en större möjlig marknad för dessa alternativ.

Miljözoner

Regeringen presenterar i skrivelsen ett flertal insatser för att åtgärda problemen med luftföroreningar, bl.a. införandet av miljözoner. Regeringen anför att den avser att genomföra författningsändringar som möjliggör för kommuner att införa miljözoner även för lätta fordon samt ytterligare en miljözon för tunga fordon i syfte att förbättra luften i städerna.

Utskottet har i betänkande 2017/18:TU13 konstaterat att renare motorer och bränslen har gett stora utsläppsminskningar i transportsektorn men att vägtrafiken fortfarande är en betydande källa till luftföroreningar. Problemen är störst i tätorter, dels för att fler exponeras där, dels för att slutna gaturum ger högre halter av luftföroreningar. Utskottet anförde att det samtidigt finns kvarstående problem med att klara EU:s gränsvärden för luftkvalitet och svenska miljökvalitetsnormer för luft. De största utmaningarna gäller främst kväveoxid, partiklar (PM10) samt mindre partiklar. Utskottet välkomnade därför att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå hur dagens miljözonsbestämmelser kan utvecklas för att bättre bidra till att miljökvalitetsmålen och målen för transportpolitiken uppnås. Utskottet pekade vidare på att Miljömålsberedningen i sitt betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) föreslog att trafikförordningen

ska ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon. Utskottet uppmärksammade även att statsrådet Thomas Eneroth i en interpellationsdebatt i januari 2018 framförde att miljözonerna kan bidra till att förbättra luftkvaliteten i tätorterna men också bidra till en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta. Statsrådet konstaterade att han inte ville föregripa beredningen av nödvändiga författningsändringar men framhöll att det självfallet är mycket viktigt att regelverket är så utformat att det ger en ur hälsosynpunkt bra stadsmiljö samtidigt som det ger tillgänglighet för så många som möjligt som vill kunna komma in i städerna. Statsrådet pekade på att det ansvaret också kommer att åligga de lokala politiker som använder sig av miljözonerna som ett verktyg för att minska lokala problem med luftföroreningar. I betänkandet välkomnade utskottet att regeringen kommer att ge kommuner möjlighet från den 1 januari 2020 att införa tre olika miljözoner enligt ett presenterat förslag. Utskottet lyfte vidare fram att regeringen hade gett Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram förslag på hur bl.a. regelefterlevnaden kan säkerställas vid miljözoner. Utskottet välkomnade regeringens åtgärder som utskottet ansåg viktiga för att förbättra luftkvaliteten i områden där människor bor och arbetar. Utskottet ansåg att förslagen var väl avvägda. Utskottet vidhåller denna uppfattning.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill hänvisa till sina tidigare ställningstaganden ovan och anser därmed sammanfattningsvis att civilutskottet bör avstyrka motionerna 2017/18:4157 (SD) och 2017/18:4159 (M) yrkandena 1 och 2.

Stockholm den 24 maj 2018

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Erik Ottoson (M).

1. Hållbar stadsutveckling (M)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M) och Erik Ottoson (M) anför:

I skrivelsen tar regeringen upp det övergripande målet för hållbara städer som presenterades i budgetpropositionen för 2018. I målet nämns begreppet hållbara transporter, och gång och cykel nämns som exempel på detta. Vi anser att formuleringen i det övergripande målet bör ta fasta på att alla transportslag ska vara hållbara, i stället för att nämna vissa exempel. Regeringen missar att nämna kollektivtrafik som ett tydligt exempel, och även en omställning av bränslen så att bilen i framtiden fullt ut kan ingå i begreppet. Vi anser därför att det är angeläget att det övergripande målet för hållbara städer revideras.

Vi vill vidare se förändringar i regeringens insatser för en politik för hållbar stadsutveckling. När det gäller hållbara och effektiva transporter i städer har regeringen underlåtit att föreslå åtgärder som kan underlätta för en omställning mot att göra bilen till ett mer hållbart transportslag. Vi vill understryka att utanför Stockholmsområdet kan bilen många gånger vara en förutsättning för att få vardagen att gå ihop. Människor bör även i landets städer ha möjlighet att ha bil. När det gäller elfordonspremien vill vi framhålla att det troligen inte är en kostnadseffektiv klimatpolitik att införa detta system eftersom försäljningen av elcyklar redan i dag ökar i hög takt. Med största sannolikhet hade medlen gjort större nytta om de gått till att förbättra infrastrukturen för elcyklar. När det gäller frågan om att göra det möjligt att införa miljözoner även för lätta fordon i städer motsätter vi oss inte miljözoner som företeelse men anser att regeringens förslag har en alldeles för snäv tidsram och att avgränsningen av förslaget ger orimliga effekter. Regeringens förslag innebär i praktiken ett förbud mot dieslbilar, vilket medför stora ekonomiska förluster för enskilda.

Vi anser därför att civilutskottet bör tillstyrka motion 2017/18:4159 (M) yrkandena 1 och 2.

2. Hållbar stadsutveckling (SD)

Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD) anför:

Vi vill understryka att det är av största vikt att värna dem som bor utanför städerna och som behöver biltransporter i sitt dagliga liv. Det är visserligen bra med kollektivtrafik och cykel, men de som bor några mil utanför staden behöver även tillgång till infrastruktur och parkering. En fortsatt satsning på

elfordonspremien anser vi vara ett slöseri med medel. Dessa fordon verkar klara sig bra på marknaden och behöver därmed inga subventioner.

Vi tar vidare ställning mot miljözoner. Vi vill framhålla att luftkvaliteten i Sverige överlag är relativt god och utvecklas i huvudsak på ett positivt sätt. En fortsatt modernisering av bilparken kommer dessutom att medföra ytterligare förbättringar. Vi vill understryka att det undergräver förtroendet för politiken om de fordon som för några år sedan såldes som s.k. miljöfordon nu i praktiken ska förbjudas av miljöskäl.

Vi vill även lyfta fram att Sverigedemokraterna har en betydligt mindre långtgående agenda än andra riksdagspartier när det gäller frågan om inblandning av biodrivmedel i transportmixen. Skälet till detta är att reformen har en begränsad miljönytta och leder till ett oacceptabelt bortfall av skatteintäkter. Det är således en dyr och ineffektiv strategi. Elektrifieringen av transporter i storstäderna, där transportsträckorna är kortare, ser vi däremot som en positiv väg att gå.

Vi vill även i sammanhanget framhålla att Sverigedemokraterna inte har formulerat något årtal då Sverige ska nå fossilfrihet. Om dessa mål är för hårt formulerade kan de leda till suboptimala, kostnadsineffektiva eller till och med kontraproduktiva åtgärder. Vi är av uppfattningen att Sveriges beroende av fossila bränslen bör minska men vi är tveksamma till att man läser sig vid mål, när det inte riktigt finns en plan för hur de ska uppnås.

Mot denna bakgrund anser vi att civilutskottet bör tillstyrka motion 2017/18:4157 (SD).

3. Hållbar stadsutveckling (L)

Nina Lundström (L) anför:

Utsläppen från transporter måste sänkas radikalt för att målet om en fossiloberoende fordonsflotta ska nås 2030. En ökad elektrifiering av fordonsflottan är central för att minska utsläppen. För detta krävs, enligt min mening, mer satsning på forskning och utveckling, långsiktiga investeringar och utbyggnad av laddinfrastruktur. Vi liberaler vill också uppmuntra fler till att köpa en miljöbil. Det anser jag bör ske utifrån principen om att förorenaren betalar och en omvänd miljöbilsbonus som innebär att bilar som inte är miljöbilar får en förhöjd fordonsskatt under de första fem åren.

När det gäller frågan om miljözoner anser vi i Liberalerna att kommuner ska ha rätt att införa miljözoner då det ger kommunerna ett verktyg för att kunna minska hälsofarliga luftföroreningar från transporter i våra tätorter. Jag vill framhålla att beslut om inrättande av miljözoner ska fattas lokalt av kommunerna utifrån lokala förhållanden och det är då rimligt att fossilfria fordon gynnas i förhållande till fossildrivna fordon. Jag anser att införandet bör ske stegvis under en rimlig övergångsperiod där avgifter kan vara ett första steg och sedan ytterligare åtgärder om luftkvaliteten kräver detta. Jag anser att

inrättande av miljözoner kommer att vara ett viktigt verktyg för kommunerna för att förbättra luftkvaliteten, men vi i Liberalerna vill också ge kommunerna andra möjligheter för att kunna fatta viktiga lokala beslut som påverkar luftkvaliteten positivt, som avgift på dubbdäck, bilpooler och smart korttidshyra av fossilfria fordon genom attraktiv parkering. Jag vill även understryka att det är viktigt att utformningen av regler för miljözoner inte leder till att klimatmålen påverkas negativt.