



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 Eskilandersson (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 miljötoutmaningarna, 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 transporternas 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 dieslbilar 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 dieslbilar.

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 miljötidningarna, 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 utsläppshandelssystem – 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 (yttr. 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.

Elfördonspremie

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).

Avvikande meningar

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 låser 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.