



2019-01-04

registrator@naturvardsverket.se

Ert ärende nr NV-06767-17

Remissvar angående Luftvårdsprogrammet – förslag till strategi för renare luft i Sverige

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik.

Bakgrund

Naturvårdsverket har uppdraget att ta fram underlag inför regeringens beslut om nationellt luftvårdsprogram. Syftet med programmet är att redovisa hur Sverige ska nå sina åtaganden om utsläppsminskningar i huvudsak gällande ammoniak och kväveoxider. Programförslaget är uppdelat i tre åtgärdsområden – jordbrukssektorn, industrisektorn och transportsektorn. Svensk Kollektivtrafik har i detta remissvar enbart synpunkter gällande åtgärdsområde 3, dvs transportsektorn.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Sammanfattning

I korthet har Svensk Kollektivtrafik följande synpunkter på förslaget:

- Primärt fokus ska vara på stadskärnorna, där ger minskade NOx-utsläpp de största hälsovinster
- Det är inte tillräckligt att vänta in elektrifieringens effekter. Andra aktiviteter och åtgärder behövs för att säkra förbättringar på kort och medellång sikt
- Ge bidrag till konvertering av tunga fordon med lägre Euro-klassning till Euro VI
- Inför en skrotningspremie för fordon som genererar höga utsläpp
- Lokala förordningar, förbud och höjda avgifter bör värderas
- Vid offentlig upphandling bör krav ställas på icke miljöskadliga transporter



Primärt fokus måste vara stadskärnorna

I transportsektorns fall är det viktigaste att minska utsläppen av kväveoxider (NO_x). Det är främst i stadskärnorna som utsläppen av kväveoxider kan vara på så hög nivå att de blir en allvarlig hälsorisk för de som vistas och bor där. På landsbygden och i mindre samhällen ligger NO_x-nivåerna normalt så pass lågt att de inte innebär någon större hälsorisk för invånarna. Huvudfokus bör därför läggas på att minska NO_x-nivåerna i städernas centrala delar. Detta bör förtydligas i Naturvårdsverkets förslag.

Det är inte tillräckligt att vänta in elektrifieringens effekter

I förslaget från Naturvårdsverket anförs att luftkvaliteten till 2030 och därefter mer eller mindre automatiskt kommer att förbättras genom elektrifiering i stor skala av olika transportslag. Detta för att minimera klimatpåverkan (CO₂-utsläpp) och som en konsekvens av att förbränningsmotorerna ersätts av elmotorer minskar även andra utsläpp som NO_x och partiklar. Svensk Kollektivtrafik hävdar att det inte är tillräckligt att vänta på effekterna från elektrifieringen, utan andra åtgärder som kan leda till minskade utsläpp på kort och medellång sikt är också nödvändiga att vidta.

Fokus bör ligga på fordon som körs mycket inne i stadskärnorna. Därmed är privatbilar knappast primärt fokus, utan det rör sig snarare om distributionsbilar, taxi, bussar, sopbilar, lätta lastbilar, hantverkarfordon och arbetsfordon.

Konvertering av tunga fordon med lägre Euro-klassning till Euro VI

En åtgärd som kan ge effekt på kortare sikt är att genom bidrag eller på annat sätt uppmuntra till konvertering av tyngre fordon med motorer av lägre Euro-klass så att de uppfyller Euro-VI krav. Medan en buss med Euro V klassad motor släpper ut 6,2 g NO_x per km i verklig trafik, så blir motsvarande siffra för samma buss med Euro VI-motor endast 0,37 g per km. En Euro-VI buss släpper alltså ut 1/16 – del av den mängd NO_x som en Euro-5 buss släpper ut. En konvertering till Euro-VI i stor skala för tunga fordon som används i stadsmiljö kommer därför att snabbt att leda till minskade NO_x-utsläpp i stadskärnorna. Det finns olika system för konvertering på marknaden, men kostnader för åtgärder och tester är höga varför ett bidrag skulle underlätta omställningen. Därmed skulle man även undvika att fordonsägare tvingas avyttra eller skrota sina tunga fordon i förtid.

Utskrotning av fordon som genererar höga utsläpp

En annan åtgärd som vi vill föreslå är en skrotningspremie för fordon med dåliga miljöegenskaper, eventuellt i kombination med investeringsstöd för noll-emissionsfordon. Det har redan införts premier för eldrivna personbilar och bussar, men ytterligare minskning av emissionerna kan åstadkommas genom att inkludera andra fordon som i hög grad används i städer.

Lokala förordningar och förbud

Ytterligare möjligheter finns för minska NO_x-utsläpp i städerna kan vara att införa förordningar och höja olika slags avgifter:

- Trängselavgifter
- Höga parkeringsavgifter



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

- Miljözoner
- Bilfria gator

Prioritera icke-miljöskadliga transporter

Offentliga verksamheter bör vid upphandling av transporttjänster ställa krav på att fordon med goda miljöegenskaper används. Samhället bör även uppmuntra kollektivt resande på olika sätt. Genom att istället för att åka bil använda kollektivtrafik, gå eller cykla blir individens hälsa bättre, och luften i omgivningen blir renare. Ett sätt att åstadkomma ett sådant förändrat beteende är att konstruera ett avståndsbaserat reseavdrag för arbetsresor. Ett sådant avdrag ska vara neutralt vad avser färdmedel, så att en arbetstagare som cyklar 40 km per dag ska få samma skatteavdrag som sin granne som åker samma sträcka med bil.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD