

Avskaffa miljözonerna – för miljöns skull!

Lokala miljözoner skapar fler problem än de löser, hävdar Svenska Bussbranschens Riksförbund som hellre vill att EU ska ha hand om frågan.

DEBATT

KOLLEKTIVTRAFIK. Tanken med miljözoner var att skapa hållbara stadsmiljöer. Resultatet har blivit ett helt annat. Kollektivtrafiken missgynnas och bussarnas livslängd förkortas. Orsaken är regelverken.

Grundbestämmelserna finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt 4 kap. 22 § får endast tunga dieseldrivna bussar som är högst sex år gamla köras i en miljözon.

Den gränsen tar bara hänsyn till bussens första registreringsår, inte till de faktiska utsläppen av koldioxid och miljöföroreningar. Det har i praktiken halverat den ekonomiska livslängden på dieseldrivna bussar, från 10–13 år i början av 90-talets till sex år i dag.

Det har fått bussbolagens kapitalkostnader att skjuta i höjden. Konkurrensen snedvrids när kollektivtrafikens möjligheter att hävda sig mot privatbilismen försämras. I dag äts miljövinsterna med miljözoner upp av den ökande bilismen.

Den ökande biltrafiken försämrar också trafiksäkerheten. När trängseln på gator och vägar ökar får också bussarna svårt att komma fram; körtiderna blir längre, bränsleförbrukningen blir större och utsläppen ökar

Miljözoner för enbart busstrafik och inte bilar ger dessutom en negativ signal till att åka buss. Resande med buss är en miljövänlig åtgärd som i stället bör premieras!

Det är viktigt att ha helhetssyn på miljöområdet. Bussen gör en insats för miljön. När man försöker beräkna bussresenärers utsläpp per personkilometer hamnar man på så låga nivåer att det blir svårt att mäta.

Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg har miljözoner. (Umeå utreder.) Miljözonsreglerna påverkar inte bara kollektivtrafiken inom dessa städer. De påverkar även villkoren för alla de bussbolag som kör till och från städerna.

Det är inte rimligt att fem kommuner kan reglera konkurrens- och tillväxtvillkoren för en bransch som är verksam på en internationell marknad!

Förutom vissa skillnader mellan städernas regelverk om miljözoner ändras de statliga och kommunala bestämmelserna ofta; senast 2007 och innan dess både 2005 och 2002. Så snabba regelförändringar innebär ett resursslöseri och kan inte vara försvarbara.

Vi vill att

* En djupare konsekvensanalys görs av miljözoners kostnader och nytta för samhälle, miljö och företag både i Sverige och inom EU.

* Regelverken knyts till fordonens faktiska avgas- och bulleremissioner räknat per personkilometer.

* Regelverken görs oberoende av fordonens motortyp, eventuella tilläggsutrustning, definition (bil, mc, moped, buss, lastbil etc), ålder eller viktgräns.

Vi vill också att frågan om miljözoner lyfts upp på EU-nivå – eller lägst på nationell nivå.

Anna Grönlund
Direktör, Svenska Bussbranschens Riksförbund