

# SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

Bussföretag och bussresearrangörer i samverkan



Om BR  
 Branschinformation  
 Miljö, kvalitet, säkerhet  
 Fakta och statistik  
 Utbildning  
 För medlemmar  
 Bli Medlem  
 Pressinformation  
 Senaste nytt  
 Medlemsservice logga ut  
 Sök i BRs Medlemsregister  
 Sök på sajten



Göteborgs-tidningen: 2006-07-10

## Debatt: Biltrafiken det största hotet

**Läs Jan-Erik Kjellberg, förbundsdirektör för Svenska Bussbranschens Riksförbund, och Claes Olofsson, ordförande för Västra Sveriges Bussbranschförening debattartikel om miljözonerna och miljön**

Det hållbara samhället kräver hållbara transporter. Detta är en otvivelaktig sanning. Av denna anledning är Göran Johansson och Ulrica Messing i full färd med att skärpa miljözonsreglerna. Men de missar helt målet när de siktar in sig på bussarna. Det stora hindret mot att förverkliga det hållbara samhället är biltrafiken, inte busstrafiken.

Det är svårt att uppfatta beslutet att tvinga in busstrafiken i miljözonsreglerna som något annat än ett försök att visa politisk handlings-kraft, eftersom miljözonsreglerna för bussar har en så oerhört liten effekt på miljön jämfört med andra möjliga åtgärder.

Enligt Naturvårdsverkets webbsida står de tunga fordonen för ungefär 40 procent av vägtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar och för cirka 23 procent av vägtrafikens utsläpp av koldioxid. Av det totala antalet tunga fordon ute på våra vägar är det bara 4,5 procent som är bussar som går i sådan trafik att miljözonsreglerna fungerar som miljöpolitiskt styrmedel.

Bara en bråkdel av de bussar som miljözonsreglerna är ett miljöpolitiskt styrmedel för, kör någon gång under året i de fyra miljözonsstäderna Göteborg, Stockholm, Malmö och Lund. Dessutom använder de så kallad klass 1-diesel som är världens renaste.

Dessa släpper tillsammans ut mindre än 2 procent av vägtrafikens utsläpp av kväveoxid och partiklar och en procent av koldioxidutsläppen.

Detta ska jämföras med personbilarna och de lätta lastbilarna som står för 60 procent av vägtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar, och för nästan 80 procent av ut-släppen av koldioxid.

En stor andel av bilarna finns i storstadsområdena och kör i miljözonsstäderna, till



Box 17548  
Swedenborgsgatan 2  
118 91 Stockholm  
Tel: 08-462 06 50  
Fax: 08-462 97 50  
info@bussbranschen.se

skillnad från bussarna, som finns utspridda över hela landet och bara kör någon enstaka gång per år i miljözonsstäderna.

Den ringa miljönyttan är inte den enda konsekvensen av reglerna.

Miljözonsförslaget kommer om det genomförs att halvera bussarna livslängd från tolv till sex år.

Detta kommer att tvinga upp biljettpriserna för ungdomarna som ska spela fotboll i Gothia Cup

eller gå på konserter på Ullevi, liksom biljettpriserna för alla de studenter, pensionärer och låginkomsttagare som reser till städerna med expressbuss.

Detta leder dessutom till att fler väljer bilen när de ska resa till städerna, med sämre miljö och trafiksäkerhet som följd.

För att det hållbara Sverige ska kunna bli verklighet krävs det mer än symbolpolitik för att visa handlingskraft. Det krävs politiskt mod. Har Göran Johansson och Ulrica Messing mod att införa miljözonsregler för biltrafiken? Jan-

Erik Kjellberg

Förbundsdirektör för Svenska Bussbranschens Riksförbund

Claes Olofson

Ordförande för Västra Sveriges Bussbranschförening

---

Copyright © Svenska Bussbranschens Riksförbund 2005.  
Valid XHTML 1.0 and CSS. Produced by World Web Productions.