

Införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Införandet av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen från och med den 31 december 2024 godkänns i enlighet med utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden har utrett införande av miljözon klass 3 i centrala Stockholm och konsekvenser av en sådan reglering. Nämnden föreslår att miljözon klass 3 inrättas i det geografiska området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen från och med den 31 december 2024. Det aktuella området har idag halter av kvävedioxid som överskrider Världshälsoorganisationens (WHO:s) riktvärden för årsmedelvärde och utgör därmed en risk för folkhälsan. Trafiknämnden bedömer att det aktuella området uppfyller kriterierna för att införa miljözon klass 3. Trafiknämnden har även beslutat om inriktning för ett slopat nattförbud för tunga fordon inom miljözonen.

Miljözonen förväntas bidra till förbättrad folkhälsa genom minskad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar, minskad överdödlighet samt minskad risk för en rad olika hälsoproblem framförallt för barn, äldre, gravida och andra personer med nedsatt hälsa. Miljözonen förväntas även bidra till att påskynda omställningen till en elektrifiering av fordonsflottan i hela staden.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, Norra innerstadens stadsdelsnämnd, Astma- och allergiförbundet, Bamse-projektet, Ellevio, HITS, Naturskyddsföreningen, Organisationssamverkan, Sveriges Åkeriföretag och Taxi Stockholm. HITS och Taxi Stockholm har inte inkommit med svar. Naturskyddsföreningen har svarat genom Stockholms Naturskyddsförening.

Organisationssamverkan har svarat genom sina respektive samverkansorganisationer Fastighetsägarforum Stockholm City, Svensk Handel, Sveriges Bussföretag, Transportföretagen och Visita.

Gamla Stans Företagarförening, Motorbranschens Riksförbund, Scania Sverige, Svenska Taxiförbundet och 2030-sekretariatet har valt att inkomma med remissvar.

Stadsledningskontoret anser att miljözonen bidrar till bättre luftkvalitet och har en tydligt teknikdrivande effekt samt ser positivt på slopat nattförbud för tunga transporter.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd ser positivt på åtgärder för ett fossilfritt Stockholm men är tveksam till att det föreslagna området är tillräckligt stort samt anger att nämndens verksamhet endast påverkas i mindre omfattning av förslaget.

Astma- och allergiförbundet ställer sig helt bakom förslaget.

Bamse-projektet stödjer förslaget i ljuset av väldokumenterade hälsoeffekter av luftföroreningar från vägtrafik.

Ellevio stödjer överlag förslaget, anger att de kan tillgodose de elbehov som uppkommer till följd av genomförandet av miljözonen samt välkomnar dialogen som staden för inom innovationsprojektet Snabbsam.

Stockholms Naturskyddsförening ser mycket positivt på förslaget, att det bidrar till bättre luft och minskat buller samt utgör ett gott och lärande exempel för andra kommuner.

Fastighetsägarforum Stockholm City efterfrågar ökad tydlighet kring dispenser och slopat nattförbud, bred och tydlig kommunikation, en plan för laddinfrastruktur samt anser att det tar tid att hitta och pröva nya affärsmodeller för samlastning.

Svensk Handel anser att det inte finns problem med luftkvalitet i den utpekade zonen, att förslaget riskerar att leda till snedvriden konkurrens och 1000-2000 förlorade arbetstillfällen, att infrastruktur saknas samt att samlastning och nattleveranser inte är lösningen för leveranser till handeln.

Sveriges Bussföretag avstyrker förslaget enligt den föreslagna tidplanen, anser att det saknas rättslig grund för införande av miljözon klass 3 i aktuellt område samt efterfrågar tydligare konsekvensanalys för näringslivet.

Transportföretagen anser att konsekvensanalysen är bristfällig och att processen har gått för snabbt.

Visita motsätter sig förslaget och anser att det krävs en omställningsperiod, råder brist på fordon som uppfyller kraven, saknas nödvändig infrastruktur, finns risk för snedvriden konkurrens och förlorade arbetstillfällen samt att andra insatser kan leda till bättre luftkvalitet.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på förslaget förutsatt att det finns en konkret plan på uppföljning av regelefterlevnad, ges tillräckligt med omställningstid för transportföretag, bidrar till bred samhällsnytta, kan ske leveranser även vid samhällsstörningar samt finns ladd- och gastankningsinfrastruktur inom rimlig distans.

Gamla Stans Företagarförening ser negativt på förslaget på grund av bristande tillgång på fossilfria fordon, rådande konjunkurläge och risk för överflyttning av trafik till Gamla stan.

Motorbranschens Riksförbund anser att ärendet behöver utredas mer och att införandet bör senareläggas.

Scania Sverige ser positivt på förslaget men anser att staden som väljer att gå i frontlinjen för att nå 2030-målen inom transportsektorn bör vara relativt generös kring dispenser alternativt skjuta på implementeringen.

Svenska Taxiförbundet tillstyrker förslaget men anser att generella undantag från miljözon klass 3 bör införas i trafikförordningen för taxiresor som del av kollektivtrafiken och för omsorgsresor som anordnas i enlighet med lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade samt yrkar att miljözonen införs den 1 januari 2027. *2030-sekretariatet* är i grunden starkt positiva till förslaget men framför synpunkter kring stärkt kollektivtrafik, utbyggd laddinfrastruktur, delad mobilitet, behov av att justera miljözonen med tiden, lagom omfattande undantag och stärkt kontroll av regelefterlevnad.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Runt om i Europa väljer allt fler stora städer att vidta åtgärder för att minska utsläppen från biltrafiken, för att förbättra luftkvaliteten, bidra till omställning och elektrifiering samt göra städerna mer gröna och tillgängliga för gång- och cykeltrafikanter. Bryssel, München, London och Paris är några exempel på städer som redan har genomfört omfattande åtgärder och som åtagit sig att tydligt minska utsläppen från biltrafiken i stadskärnorna. Den gröna omställningen för ett bättre klimat och bättre luft i våra städer har påbörjats och den är här för att stanna.

Det räcker dock inte med ord utan det krävs också handling utifrån den rådighet som staden har. Vår målsättning i det rödgröna styret är att skapa en mer levande stad med friskare luft. Därför inför vi miljözon klass 3 i ett avgränsat område i City från och med 31 december 2024.

Vägtrafiken är den största källan till utsläpp av luftföroreningar i Stockholm. Det har länge varit känt att luftföroreningar från vägtrafiken ökar risken för lungsjukdomar, hjärt- och kärlsjukdomar, astma och allergi samt andra allvarliga hälsoskador. Ny forskning visar att de negativa effekterna av luftföroreningar är betydligt större än vad man tidigare har trott och Världshälsoorganisationen (WHO) skärpte därför år 2021 sina riktlinjer för luftkvalitet. Bamse-projektet på Karolinska Institutet redovisar i sitt remissvar att folkhälsan påverkas negativt även vid mycket låga nivåer av

luftföroreningar. Äldre, barn, gravida och personer med underliggande sjukdomar är särskilt känsliga och drabbade grupper. Jag vill poängtera att forskningen är tydlig på detta område.

Utsläppen från bensin- och dieslbilar i Stockholm skadar inte bara människors hälsa lokalt utan även klimatet globalt. En intensifierad elektrifiering bidrar till både förbättrad luftkvalitet och minskade växthusgasutsläpp. Miljözon klass 3 är ett av få verktyg som staden enligt lag har rätt att använda för att snabba på omställningen till fossilfria transporter. Den har en tydligt teknikdrivande effekt som bidrar till att nå stadens mål om minskade utsläpp av koldioxid och en utsläppsfri innerstad till år 2030.

Jag har förståelse för att omställningen till en fossilfri fordonsflotta kan innebära utmaningar för vissa delar av näringslivet och privatpersoner i det avgränsade området. Samtidigt är det ett område med få boende som det är lätt att gå, cykla och resa kollektivt till. Erfarenheter från andra städer visar att liknande åtgärder har en positiv effekt för näringslivet då det blir mer attraktivt att vistas och röra sig i området.

Jag ser positivt på att slopa nattförbudet för tung trafik inom miljözonen. Förändringen kan innebära en ytterligare stimulans för elfordon och ett bättre nyttjande av väginfrastrukturen för godslogistik i staden. Trafiknämnden har fattat inriktningsbeslut i frågan och förväntas fatta slutligt beslut i trafiknämnden i maj 2024. Jag ser också mycket positivt på att Ellevio i sitt remissvar lyfter att de kan tillgodose de elbehov som miljözonen ger upphov till. Det föreslagna området för miljözonen har god tillgång till publik laddinfrastruktur. Tillgången har nyligen förbättrats ytterligare genom en satsning på snabbbladdare för taxi av Hufvudstaden i parkeringsgaraget Parkaden.

Några remissinstanser lyfter önskemål om tydliggörande kring vad som gäller för dispenser. Dispenser kan beviljas för den som inte kunnat ställa om till fordon som är godkända i miljözon klass 3 direkt vid införandet, om det finns särskilda skäl. Särskilda skäl kan vara för specialinredda fordon där det inte finns fordon på marknaden som uppfyller kraven för miljözon klass 3. Här är det viktigt att poängtera att en individuell prövning behöver göras för berörda fordon. Trafikkontoret kommer senarelägga datumet för att bevilja dispens för den som beställt ett fordon som uppfyller kraven för miljözon klass 3, men ännu inte fått fordonet levererat före införandet. Syftet med miljözonen är att stimulera till omställning, dispenser behöver därför ges utifrån särskilda skäl.

Trafikkontoret har nära dialog med Polisen kring övervakning av regelefterlevnaden i miljözonen. En särskild informationsinsats genomförs inom Polisen för att sprida kunskap om vilka regler som gäller inom miljözon klass 3, då det är första gången en sådan införs i Sverige. Dialog förs mellan staden och Polisen kring gemensamma insatser för att kontrollera och öka regelefterlevnaden av miljözon klass 3.

Bilagor

1. Konsekvensanalys miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen, dnr KS 2023/1449-1.2
2. Intressentmöten inom uppdrag om att införa Miljözon klass 3, dnr KS 2023/1449-4.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Andréa Hedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att i första hand återremittera förslaget om införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
2. Att i andra hand avslå förslaget om införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
3. Att uppdra åt kommunstyrelsen att tillsammans med trafikkontoret analysera hur införandet påverkar konkurrensneutraliteten mellan stadens egen verksamhet och privata verksamheter inom miljözonen
4. Att därutöver anföra.

Stockholm ska vara växande och hållbar stad. Här ska det inte råda någon motsatts mellan att leva i en mångfacetterad och levande storstad samtidigt som utsläppen ska minska och luftkvaliteten bli allt bättre. Då är det viktigt att våra klimatambitioner är höga och arbetet för att nå dem både effektivt och metodiskt. På så vis kan vi också tjäna som ett föregångsexempel för resten av världen att ta efter. Utsläppen från trafiken måste minska och luftkvaliteten behöver bli bättre. Det är exempelvis anledningen till att Moderaterna lägger särskilda satsningar på elektrifieringen av vägtrafiken i vår budgetreservation.

Men att stänga av centrala delar av City för all trafik som inte är helt utsläppsfri om mindre än åtta månader är inte rätt väg framåt. Tiden från det att miljözonen klass 3 annonserades till dess att den ska införas är för kort för att näringslivet har tid att ställa om och stockholmarna som berörs har tid och råd att köpa en ny, utsläppsfri bil. Majoriteten inför förbud innan förutsättningarna för en så snabb omställning finns på plats. Allt som allt riskerar detta resultera i att införandet av en miljözon klass 3 snarare blir ett avskräckande exempel för omvärlden än ett föregångsexempel.

Det är symbolpolitik som försvårar för näringslivet i centrala Stockholm. Resultatet kommer enligt Trafikkontorets analys bli att utsläppen flyttar från City där nästan ingen bor, till omgivande bostadsområden på Östermalm och i Vasastan. Att polisen

ska behöva bötfälla stockholmare med laddhybrid är dessutom en tvivelaktig användning av polisresurser i dessa tider.

Beslutsprocessen kring införandet av en miljözon klass 3 har redan varit förvirrande. Detta eftersom det fortfarande är mycket oklart varför just denna plats i Stockholm har valts. Trafikkontoret uppger själva att ”miljözon klass 3 blir troligen den första i sitt slag”. Detta ställer ännu högre krav på relevanta besked. Besked om att zonen ska utvidgas har dessutom kommit innan vi överhuvudtaget vet om införandet av fas 1 ger några positiva effekter på Stockholms luftkvalitet.

Efter att ha talat med företagare i området är en sak väldigt tydlig – Stockholms företagare vill ställa om så snart som bara möjligt. Omställningen till utsläppsfri trafik är med andra ord igång. Men att från ett år till en annan förvänta sig att leverans- och persontrafiken ska hinna ställa om är en orimlig tidplan.

Effekten majoriteten önskar uppnå av miljözonen kräver infrastruktur och teknik som på ett års tid är omöjlig att dra fram eller investera i för både företag och Stockholms stad. Privatpersoner, företag och organisationer behöver ges tid för att planera för att ställa om snarare än tvingas ställa in.

Bristen på laddinfrastruktur är fortfarande stor i Stockholm, inte minst i City. Antalet offentliga laddpunkter i Stockholms stad är nästan 6500, eller 12 bilar per offentlig laddstolpe. Det betyder att Stockholms stad inte möter EU:s mål att det ska finnas en offentlig laddpunkt per 10 laddbara fordon. Innan en miljözon klass 3 kan införas behöver Stockholms stad därför komma till bukt med de långa ledtiderna för att dra fram nya laddpunkter.

I City görs dagligen tusentals leveranser och servicetjänster. Elektrifieringen av godstrafiken är således avgörande för huruvida införandet av en miljözon klass 3 ska vara möjlig redan i vinter.

Andelen elektrifierade lätta och tunga lastbilar ökar men från väldigt låga nivåer. Främsta anledningen till att utvecklingen går långsamt, utöver bristen på laddinfrastruktur, är de långa leveranstiderna och höga kostnaderna. Exempelvis kostar en elektrisk tung lastbil fortfarande två till tre gånger som en fossildriven. Eftersom de är tyngre förlorar de i tillåten lastvikt vilket innebär att fler lastbilar behövs för lika stora leveranser som i dag. Bristen på och kostanden för elektriska lastbilar är således ett särskilt stort problem för de småföretagare som antingen har verksamhet i zonen eller ska leverera varor eller tjänster till zonen. De långa leveranstiderna är även ett problem för taxinäringen.

Det finns heller inga tillgängliga utsläppsfria turistbussar på marknaden att köpa. Sightseeingverksamhet och bussresor för turistgrupper till och från hotell kommer således inte kunna förekomma.

Transportstyrelsen har tagit fram generella rekommendationer för vilka frågeställningar som en kommun behöver ta hänsyn till innan ett beslut om att införa en miljözon fattas. En punkt som Transportstyrelsen listar är: Hur kommer

näringslivet att påverkas? Av trafikkontorets tjänsteutlåtande står det att ”aktörer med godstransporter till området som inte klarar kraven behöver antingen skaffa fordon som möter kraven, överlåta uppdraget till någon annan eller sluta ta uppdrag i området”. Man har däremot ingen uppskattning av hur många som kommer att påverkas eller ökade transportkostnader eller begränsad tillgänglighet för leveranser påverkar verksamheter inom zonen. Stockholms stad har således inget svar på hur näringslivet påverkas.

Svensk Handel och Visita med fler branschorganisationer uppskattar att åtminstone 2000 jobb riskeras i området. Särskilt hårt kommer butiker, restauranger och hotell drabbas om de inte mår med den hastiga omställningen. Det vill säga branscher som redan känner av lågkonjunkturen och där många har sitt allra första jobb.

Trafikkontorets utredning menar på att ett område ska klassas som ett särskilt miljökänsligt område om halterna av kvävedioxider överstiger WHO:s riktlinjer.

Idag klarar Stockholms City gränsvärdena för kväveoxider enligt gällande lagstiftning, men inte enligt WHO:s gränsvärden. Införandet av en miljözon som kraftigt påverkar både trafikflödena och näringsverksamheter borde bottna i huruvida området uppfyller kraven ställda av lagstiftning, inte rekommendationer från WHO.

För att en kommun ska kunna införa miljözoner krävs att det är fråga om ett särskilt miljökänsligt område inom tätbebyggt område. Enligt förarbetena (SOU 1994:92) är ett särskilt miljökänsligt område områden där miljökvalitetsnormerna överskrids.

Redan i dag klaras miljökvalitetsnormerna avseende kvävedioxid i det aktuella området liksom i hela Stockholms stad. Även utan att en miljözon klass 3 och dubbdäcksförbud införs i det aktuella området beräknas årsmedelhalt av partiklar, mikrogram per kubikmeter, understiga EU-direktivens krav.

Införandet av en miljözon klass 3 så snart och på en så pass begränsad yta innebär också stora konkurrenssnedvridningar. Exempelvis för parkeringsgaraget Parkaden. Stockholms stad har sedan 2007 klassat fastigheten som en av de mest kulturhistoriskt värdefulla fastigheterna på Norrmalm. Byggnaden är blåmärkt vilket innebär att den uppfyller kriterierna för byggnadsminnen i kulturminneslagen. Fastighetsägaren kan inte nyttja fastigheten till annat än parkeringshus samtidigt som antalet bilar som kan nyttja parkeringen kraftigt begränsas genom reglerna för den miljözon som föreslås. I Stockholms stads parkeringshus i angränsande kvarter, i Gallerian, införs inte samma begränsningar eftersom det ligger utanför miljözonen. Effekten av detta måste analyseras ytterligare särskilt avseende konkurrensneutraliteten mellan stadens egen parkeringsverksamhet och exempelvis Parkaden.

För att omställningen till ett hållbart Stockholm och utsläppsfri trafik ska ske behöver staden skapa förutsättningar för omställning. Annars kommer omställningen inte vara görbar, legitim eller eftersträvansvärd för andra städer att efterlikna. För att minska genomfartstrafiken i innerstan behöver dessutom Stockholms ringled färdigställas med byggöstlig förbindelse.

Avslutningsvis, underlaget saknar en tillräcklig analys av hur företagare inom zonen påverkas av det snara införandet på både kort och lång sikt. Dels vad gäller transportkostnader och tillgänglighet, dels vad gäller antalet företagare som tvingas lämna zonen och antalet arbetstillfällen som riskerar försvinna. Vi vill dessutom understryka allvaret av de konkurrensnedvridningarna som riskerar uppstå mellan verksamhet innanför och utanför zonen, något som inte heller har utretts. Till detta är det inte heller klarlagt hur trafiken och trafiksäkerheten kommer påverkas i omgivande kvarter och bostadsområden utöver konstaterandet att trafiken kommer öka. Med anledning av att svar på dessa avsevärt viktiga frågor inte finns vill vi återremittera förslaget till beslut.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 24 april 2024

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

1. Att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att avslå trafiknämndens förslag till beslut om att införa miljözon klass 3.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är emot införande av miljözon 3 i Stockholm eftersom det får betydande negativa konsekvenser för boende, näringsliv och trafikflöden. Vidare finns det inte någon realistisk möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden inom miljözonerna.

Införande av miljözon 3 i det aktuella området kommer på grund av Klaratunnelns mynning att innebära en kraftigt negativ trafikflödespåverkan. Fordonsparken i Stockholm kommer inom sinom tid att elektrifieras och införande av miljözon 3 kommer inte nämnvärt påverka denna utveckling utan endast innebära problem och ökade kostnader för de som bor och verkar i Stockholm. Införandet av miljözon 3 är en missriktad åtgärd som varken bidrar till en förbättrad miljö inom zonen eller har någon betydelse för det globala klimatet.

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis avslå förvaltningens förslag till beslut
2. Att införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035
3. Att därutöver anföra

Centerpartiet ser införandet av skärpta miljözonsbestämmelser i Stockholms stad som en förutsättning för stadens mål att uppnå en klimatpositiv stad till 2030 och en fossilbränslefri stad senast 2035. Detta kräver att utsläppen från fossildrivna fordon minskar snabbt och att laddinfrastrukturen för eldrivna fordon byggs ut kraftigt.

Det föreslagna området är dock inte tillräckligt stort för att ge näringslivet tillräckliga incitament för stora investeringar i fordonsflottan. Verksamheter, småföretagare och kunder inom området påverkas negativt samt att det finns en risk för sämre luftkvalitet runt området. För att motverka dessa negativa effekter, men samtidigt nå miljömålen och förbättra luftkvaliteten är Centerpartiets uppfattning därför att staden bör införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.

I dagsläget råder två nivåer av miljözonsbestämmelser i staden; dels miljözon 1 som innefattar större delen av innerstaden och dels miljözon 2 som berör Hornsgatan. Förslaget om miljözon 3 på denna tämligen begränsade yta skapar ännu en enklav med särskilda bestämmelser från de tidigare två. Centerpartiet vill därmed betona vikten av att förändringar i miljözonsbestämmelser kommuniceras väl och i god tid till Stockholmarna. Att som första steg istället införa miljözon 2 i hela innerstaden signalerar tydligt att omställningens tid är nu – samtidigt som man ger Stockholmarna en realistisk möjlighet att planera inför skärpta regler inom snar framtid.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

1. Att avslå förslag till beslut,
2. Att därutöver anföra följande

Stockholm har en enorm potential och ska fortsätta att utvecklas till att bli landets mest företagsvänliga stad med en trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. Tack vare den snabba teknikutvecklingen minskar redan kvävedioxidhalterna märkbart såväl nationellt som lokalt parallellt med att svenskarna i snabb takt ställer om till fossilfria fordonstyper. Luftkvalitén förbättras och fordonsflottans påverkan på klimatet avtar.

Det är högst anmärkningsvärt att man går vidare med miljözonen med tanke på det som framgår i stadens egen konsekvensanalys: mellan 84-97 % av dagens trafik i området klarar inte kraven som kommer ställas när zonen inrättas, trafiken kommer trängas upp ur Klaratunneln till närliggande gator vilka, enligt trafikkontoret, uttryckligen har begränsade möjligheter att hantera den trafik som annars kunde köra

in i tunneln. Man skapar medvetet en ohållbar trafiksituation – allt på grund av framförhandlad symbolpolitik.

Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur. Att miljözonen inrättas för att förbättra luftkvalitén klingar skenheligt med tanke vad som framgår i stadens konsekvensanalys. Enligt analysen finns inte bara en påtaglig risk att utsläppen kommer öka på de angränsande huvudgatorna när trafiken trängs upp ur Klaratunneln; zonen i sig bedöms även leda till ökade utsläpp på totalen eftersom att de utpekade alternativa färdvägarna är mycket längre än resan genom tunneln. Vidare behöver även effekterna på partikelhalterna beaktas då studier visar att de tyngre, elektrifierade fordonen bidrar till att riva upp mer partiklar. Framförallt i de fall de även är dubbdäcksutrustade.

Sverige är ett litet exportberoende land i Europas nordligaste region. Som landets huvudstad behöver näringslivets behov beaktas tidigt och väl, inte nonchaleras eller experimenteras med. Enligt analysen kommer logistikföretag verksamma i området behöva byta fordon, överlåta uppdrag till andra aktörer eller sluta ta uppdrag inom miljözonen. Det är en helt absurd inställning till näringslivet och dess behov. Detta snedvrider dessutom konkurrensen när man får olika förutsättningar baserat på vilken sida av gatan man är verksam på; jämfört t.ex. Gallerian med NK, PK-huset och Mood. Zonen kommer enbart att leda till sämre företagsklimat i kombination med högre priser när gods och frakt fördyras på grund av politiskt orsakat kaos.

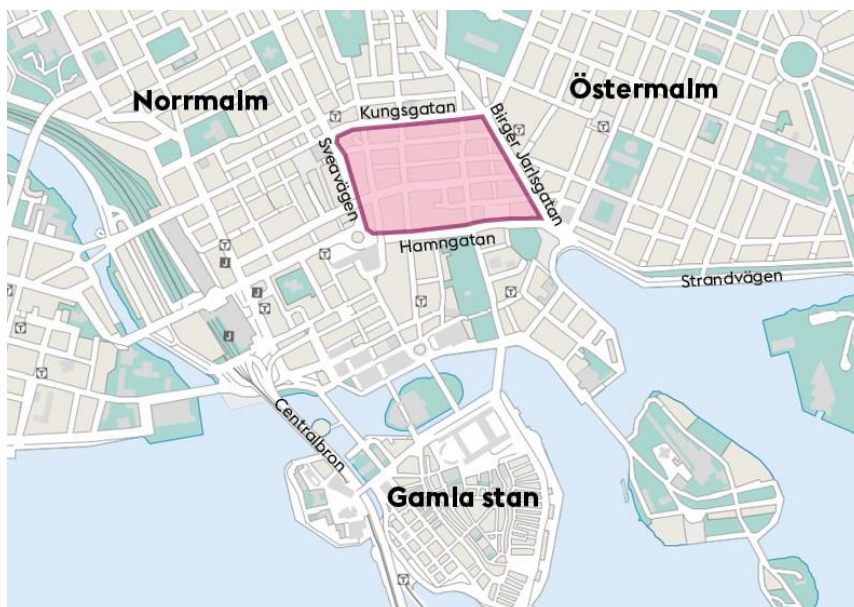
Avslutningsvis är vi genuint förvånade över att man så pass hastigt väljer att inrätta miljözonen när SL uppger att man inte kan garantera att busslinjerna som påverkas hinner ställa om till eldrift. Vänsterstyret borde svälja hedern och göra som Paris, London, Oslo och nederländska städer: avbryta planerna eller åtminstone senarelägga dem. Stockholm förtjänar ett ansvarstagande styre, inte denna experimentverkstad. Nej till miljözon 3 i city.

Ärendet

Trafiknämnden har utrett införande av miljözon klass 3 i centrala Stockholm och konsekvenser av en sådan reglering. Miljözon klass 3 regleras i Trafikförordningen. Där anges vilka fordon som tillåts inom zonen och att det är upp till kommunen att bedöma vilket område som ska utgöra miljözon. Miljözoner får införas i särskilt känsliga områden inom tätbebyggt område, det vill säga områden där många människor vistas och som är utsatta för buller och avgaser.

Luftföroreningar från vägtrafiken orsakar en rad olika negativa hälsoeffekter där ökad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar har störst inverkan på folkhälsan. Äldre, barn och personer med redan dålig hälsa är särskilt känsliga grupper vad gäller påverkan av luftföroreningar. Studier visar att hög exponering av luftföroreningar tidigt i livet riskerar att ge livslånga konsekvenser i form av astma, allergi och försämrad lungfunktion. Det finns ett samband mellan moderns exponering av luftföroreningar under graviditeten och risk för graviditetsdiabetes, havandeskapsförgiftning och högt blodtryck. Det finns också samband mellan exponering under graviditeten och låg födelsevikt hos barnet, särskilt när det gäller exponering för små luftföroreningspartiklar som finns i avgasutsläpp.

Miljözoner reglerar utsläppen från fordon av avgasrelaterade luftföroreningar såsom kvävedioxid. Gatans utformning spelar roll för människors exponering av luftföroreningar, gator omgivna av byggnader eller andra instängande element ger upphov till sämre cirkulation av luft. Gator med mycket trafik där många människor vistas eller bor innebär att fler exponeras av föroreningarna.



Figur 1. Karta över norra innerstaden och Gamla stan där den rosa ytan ringar in område för miljözon klass 3 som införs 31 december 2024

Trafiknämnden föreslår att miljözon klass 3 inrättas i det geografiska området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen från och med den 31 december 2024 (se karta ovan). Utredningen bygger på sammanställning och analys av data från trafikmätningar, luftberäkningar och möten med intressenter. Trafikkontoret har under år 2023 haft 9 större dialogtillfällen samt enskilda möten med ett 80-tal olika aktörer, enligt bilaga 2 till utlåtandet. Det aktuella området har idag halter av kvävedioxid som överskrider Världshälsoorganisationens (WHO:s) riktvärden för årsmedelvärde och utgör därmed en risk för folkhälsan. Inom området vistas stora volymer gångtrafikanter. Gatorna i området har relativt smala gaturum där luftcirkulationen är sämre jämfört med omkringliggande nät. Trafiknämnden bedömer att det aktuella området uppfyller kriterierna för att införa miljözon klass 3.

Miljözonen förväntas bidra till förbättrad folkhälsa genom minskad sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar, minskad överdödlighet samt minskad risk för en rad olika hälsoproblem framförallt för barn, äldre, gravida och andra personer med nedsatt hälsa. Trafiknämnden bedömer att ett införande av miljözon klass 3 i området även bidrar till att påskynda omställningen till en elektrifiering av fordonsflottan i hela staden.

De samhällsekonomiska konsekvenserna är både positiva och negativa. Förutom att bidra till bättre luft för alla som vistas i zonen påverkar miljözonen de som inte har fordon som klarar kraven för miljözon klass 3. Konsekvensen blir att antingen byta till fordon som möter kraven, använda andra färdmedel eller parkera utanför zonen. För godstrafiken bedöms potentialen att effektivisera flödena vara god och att det finns tillräckligt antal fordon på marknaden för att förse området med godstransporter. Trafiknämnden bedömer att en övervägande majoritet av fordonspassagera i området är genomfartstrafik. Om de fordon som endast passerar området inte uppfyller miljözonens krav kommer de behöva köra alternativa vägar runt miljözonen.

Trafiknämnden har även beslutat om inriktning för ett slopat nattförbud för tunga fordon inom miljözonen. I övrigt arbetar trafiknämnden med åtgärder rörande kommunikation, dispenser, tillgång till laddinfrastruktur och samordning av godstransporter för att få acceptans för beslutet och få en god regelefterlevnad, vilket är avgörande för att nå de effekter som miljözonen syftar till.

Kommerskollegium bedömde 11 januari 2024 att ärendet bör anmälas till EU-kommissionen för bedömning av om införandet av miljözonen innebär inskränkningar i den fria rörligheten inom EU, i enlighet med anmälningsförfarandet i direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter. Trafiknämnden fattade 12 januari 2024 ordförandebeslut om att anmäla ärendet till Kommerskollegium. Ordförandebeslutet godkändes av trafiknämnden den 15 februari 2024. Kommerskollegium anmälde i sin tur ärendet till EU-kommissionen den 15 januari 2024. En tre månader lång frysningsperiod trädde därmed i kraft, som innebär att kommunfullmäktige inte får fatta beslut om föreskriften till dess att frysningsperioden löpt ut.

Frysningsperioden löpte ut den 16 april 2024. EU-kommissionen har inte lämnat någon reaktion i ärendet, vilket är det vanligaste utfallet av ett anmälningförfarande när frysningsperioden löpt ut. Stockholms stad har haft möte med Kommerskollegium 18 april 2024 för att bekräfta att ingen reaktion lämnats av EU-kommissionen. I och med att frysningsperioden löpt ut och ingen reaktion lämnats från EU-kommissionen kan kommunfullmäktige fatta beslut i ärendet.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 december 2023 följande.

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets förslag till genomförande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen från och med den 31 december 2024, i enlighet med vad som följer av trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden beslutar om inriktning för ett slopat nattförbud för tunga fordon inom miljözonen.
3. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna beslutet.

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Reservation av Markus Berensson m.fl. (C), se Reservationer m.m.

Ersätтарыttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 november 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Trafiknämnden har i 2024 års budget fått i uppdrag av kommunfullmäktige att inrätta miljözon klass 3 i ett område i city den 31 december 2024. Området ligger innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Namngivna gator ingår inte i zonen. Klaratunnelns mynning på Mäster Samuelsgatan ingår i zonen enligt uppdraget.

Syftet med miljözonsregleringen i lagstiftningen är att förbättra luftkvalitén, minska buller och vara teknikdrivande. Stockholms stad har haft miljözoner sedan 1996 då miljözon klass 1 infördes i innerstaden. Miljözon klass 1 reglerar lastbilar och bussar över 3,5 ton med krav på utsläppsklass euro 6. Från den 1 januari 2020 fick kommunerna möjlighet att införa ytterligare två miljözonsklasser, klass 2 och klass 3. Miljözon klass 2 infördes på Hornsgatan 2020 och reglerar lätta fordon med krav på euro 6 för dieseldrivna fordon och euro 5 för bensindrivna fordon.

Miljözon klass 3 ställer högst krav på fordon och reglerar personbilar, lätta och tunga lastbilar samt lätta och tunga bussar. Inom miljözon klass 3 får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon med utsläppsklass Euro 6 köra. Tunga lastbilar och tunga bussar får vara laddhybrider om fordonen uppfyller utsläppskraven för Euro 6. Laddhybrider tillåts inte för personbilar, lätta lastbilar eller lätta bussar.

Miljözoner regleras i Trafikförordningen som även anger vilka fordon som omfattas av regelverket samt vilka fordon som är generellt undantagna. Væghållningsfordon, arbetsmaskiner, MC och mopeder berörs inte av regleringen. Fordon som används i yrkesutövning av polis, säkerhetspolis, tulltjänsteman, kustbevakning, läkare, sjuksköterska, barnmorska, veterinär, räddningstjänst och utryckningsfordon undantas regleringen om miljözon. Kriminalvårdens transporter av frihetsberövade personer eller brådskande yrkesutövning, samt Försvarets olika fordon undantas. Även transport av sjuka personer till läkare eller sjukhus, fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade, färdtjänsttransporter och fordon för vilket det har lämnats bilstöd via Försäkringskassan är undantagna.

Det är upp till kommunen att bedöma vilket område som ska utgöra miljözon. Miljözon klass 3 får införas i särskilt miljö känsliga områden, det vill säga områden där många människor vistas och som utsätts för avgaser och buller.

Ärendets beredning

Föreslaget område har halter av kvävedioxid som överskrider Världshälsoorganisationen, WHO:s, riktvärden och utgör därmed en risk för folkhälsan. Inom området vistas stora volymer gångtrafikanter. Gatorna i området har dessutom relativt smala gaturum där luftcirkulationen är sämre jämfört med omkringliggande nät.

Område för införandet av miljözon klass 3

Området ligger i City som är av stor betydelse för stockholmarna och stadens turistnäring. Omkring 20 000 personer arbetar inom området och det finns ett stort utbud av butiker, restauranger, caféer och barer som lockar till sig besökare och genererar godstransporter i form av leveranser av varor och tjänster och borttransport av avfall och återvinning. I området bor knappt 400 personer.

Sett till förutsättningarna att nå dessa målpunkter utgör området en av Sveriges mest tillgängliga platser för resor utan bil. Det återspeglas i att mindre än 10 procent av resorna med start eller mål i City sker med bil. Det dominerande transportslaget för resor till och från city är kollektivtrafik. Av de personbilar som kör in i området idag klarar 16 procent regleringen för miljözon klass 3.

Omkring 2800 unika lastbilar kör in i området under en vanlig dag. Av dessa är omkring 250 tunga lastbilar, 550 lätta lastbilar med bakgavellift och 2 000 skåpbilar. 3 procent av de lätta lastbilarna med bakgavellift, 8 procent av skåpbilarna och 12 procent av de tunga lastbilarna som kör in i området klarar kraven för miljözon klass

3 idag. 23 procent av de unika lastbilarna som kör in i området har en målpunkt i området, resten är genomfart.

Konsekvenser av införandet

Utsläppen från den lokala vägtrafiken i området bedöms minska och bidra till bättre luftkvalitet för de som går och vistas i området.

Införandet av miljözon klass 3 bedöms ha en positiv effekt på bullernivåerna i området med tanke på att motorljuden från elfordon är tystare än andra fordon.

Sett till hur stora godsvolymer de olika verksamheterna efterfrågar under en dag bedöms behovet av antal lastbilar vara omkring 450 per dag. Bedömningen är att potentialen att effektivisera flödena är god och att det vid tiden för införande av miljözon klass 3 finns tillräckligt antal fordon på marknaden för att förse området med de godstransporter som efterfrågas. Aktörer med godstransporter till området som inte klarar kraven behöver antingen skaffa fordon som möter kraven, överlåta uppdraget till någon annan eller sluta ta uppdrag i området. Kontoret bedömer att miljözonen kommer bidra till ökade förutsättningar för realisering av nya transportlösningar med samlastningssystem vilket kan bidra till ökad transporteffektivitet och därigenom minska antalet lastbilskörningar till området.

Det utpekade området ligger i City som är av stor betydelse för stockholmarna och stadens turistnäring. Förutom att bidra till bättre luft för alla som vistas i zonen, påverkar miljözonen i första hand de som inte har fordon som klarar kraven för miljözon klass 3. För persontrafiken gäller då att antingen byta till fordon som möter kraven eller att använda andra färd sätt eller parkera utanför zonen. Området är ett av Sveriges mest tillgängliga område för resor utan bil vilket återspeglas i att mindre än tio procent av resorna med start eller mål i City sker med bil.

Störst trafikpåverkan bedöms regleringen av Klaratunnelns mynning på Mäster Samuelsgatan få där bedömningen är att köerna i City och på Centralbron/Klarastrandsleden i rusningstrafik kommer öka. Effekterna väntas bli större i södergående riktning där efterfrågan är hög och alternativa rutter är begränsade.

Införandet av miljözon klass 3 väntas även bidra till följande mål uppsatta av staden:

- minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent till 2030
- snabba på elektrifieringen
- utsläppsfri innerstad 2030

Ekonomi

Införande av miljözon klass 3 kräver stora kommunikationsinsatser inför och efter införandet. Kontoret kommer även arbeta med gestaltning för att de som vistas i zonen ska förstå att de är i miljözonen.

Trafikkontorets gatumarksparkering inom zonen genererar omkring 12-15 miljoner kronor (ex moms) i intäkter från parkeringsavgifter och parkeringsanmärkningar per år. Initialt bedöms intäkterna minska som en följd av att vissa fordon inte kommer kunna köra in i området, men över tid kommer beläggningen återgå till det normala i takt med att omställningen till tillåtna fordon sker. Första åren är skillnaden som störst mot nuvarande intäkter, med en bedömd intäktsminskning på 70 procent. År 2030 är bedömningen att tillgängliga parkeringsplatser har beläggning likt nuvarande situation. Stockholm Parkering har inga anläggningar inom zonen.

Under 2024 har kontoret 3,0 mnkr för arbetet med miljözon enligt anslag i förslag till budget. Detta bedöms inrymma kommunikation, skyltning och viss gestaltning av entréer. Kontoret ser dock att möjligheter till ytterligare förstärkt gestaltning finns gällande entréerna och kommer ser över om omfördelning är möjlig inom kontorets ramar för detta.

Motiv att införa miljözon klass 3 i utpekade område

Området har idag halter som överskrider WHO:s riktvärden för årsmedelvärde NO₂ och utgör därmed en risk för folkhälsan. Staden har som ambition att inte överskrida riktvärdet till 2030 i hela staden. Att införa miljözon klass 3 i föreslaget område från 31 december 2024 bedöms påskynda omställningen av fordonsflottan och bidra till att fler personer väljer alternativa färdvägar. Det i sin tur ger spridningseffekter för hela staden och ökar stadens chanser att klara WHO:s riktvärde till 2030.

Utöver luftföroreningarna i området är motiven vidare att:

- Det är ett område där många människor rör sig och exponeras av luftföroreningar.
- Området har nivåer som överskrider gällande riktvärden för buller
- Området har relativt smala gaturum där luftcirkulationen är sämre jämfört med kringliggande vägnät.
- Det finns god tillgång till alternativa färdvägar för de som vill nå området utan bil.
- Det finns alternativa färdvägar för trafiken som inte får köra i miljözonen.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret bedömer att det är motiverat att införa miljözon klass 3 i föreslaget område.

Kontoret bedömer att ett beslut om utvidgning av zonen bör aviseras så tidigt som möjligt för att ge intressenter tid att planera sina fordonsinköp.

Kontoret bedömer inte att införandet inskränker den fria rörligheten då det finns bra alternativa färdvägar eller färdvägar för att nå och passera utpekade område. Det är dock Kommerskollegium som bedömer om förslaget behöver anmälas till EU-kommissionen för att utreda om förslaget strider mot den fria rörligheten.

Kommerskollegium väntas lämna besked om detta ca två arbetsveckor efter beslut i trafiknämnden.

Trafikkontorets förslag för ett lyckat genomförande

Kontoret har identifierat två åtgärder som vidare behöver utredas och beslutas om.

Slopa nattförbudet

Idag tillåter inte Stockholms stad tunga lastbilar över 3,5 ton att färdas på stadens gator mellan klockan 22-06, förutom vissa undantagna gator. Motiveringen till detta förbud är för att inte störa nattsömnen hos boende då tunga lastbilar bidrar till ökade bullernivåer. Kontoret har dock under flera år arbetat tillsammans med andra aktörer för att hitta lösningar för att möjliggöra för tystare transporter på natten för att inte störa boende. Eldrivna och gasdrivna lastbilar är tystare och genom lastning och lossning i underjordiska far blir kan transporter utföras tystare. Genom att tillåta att köra på natten kan en lastbil ofta utföra motsvarande transport som två lastbilar gör dagtid.

Andra delar av arbetet runt omkring transporten kan behöva anpassas. Det kan till exempel handla om tysta material eller att obemannad mottagning möjliggörs med digitala lås för tider när inte personal kan vara på plats.

Förutom förbättrad framkomlighet och högre lönsamhet finns det en rad andra fördelar med fler tunga transporter utanför rusningstiden såsom förbättrade kvalitéer och trafiksäkerhet i stadsmiljön, inte minst i stadens mest centrala delar. Troligen fungerar en förändring av transporttiden inte för alla typer av transporter och varor men redan en mindre förändring kan ge stora effekter.

Flera transportörer efterfrågar möjlighet att köra godstransporter på natten. Genom att tillåtas köra även mellan klockan 22-06, kan ett fordon ofta utföra motsvarande transport som två lastbilar under dagtid då fordonet kan nyttjas dygnet runt.

Trafikkontoret bör därför arbeta för att ta bort nattförbudet på gator inom och till zonen i syfte att gynna omställningen. Här behöver även andra aktörer verka för att mottagning kan ske på ett så tyst sätt som möjligt och säkerställa att godsmottagningen är anpassad för att ta emot gods på natten. Kontoret kommer fortsatt utreda frågan och återkomma till trafiknämnden med förslag till beslut under våren 2024.

Dubbdäcksförbud

Miljözon klass 3 har i första hand effekt på kvävedioxid eftersom bestämmelsen innebär att avgasutsläpp kommer att minska. Partiklar uppstår främst av väg-, däck- och bromsslitage vilket kommer att kvarstå trots införande av miljözon klass 3.

Kontoret har redan i uppdrag att se över luftkvaliteten i övrigt i staden. I samband med det arbetet kommer det även övervägas om det ska införas ett dubbdäcksförbud inom Miljözon 3.

Åtgärder som fortsatt ska prioriteras av staden

Kontoret arbetar redan med ett antal åtgärder som staden bör fortsätta att prioritera i syfte att nå acceptans och få till en god regelefterlevnad.

- Dispenser vid särskilda skäl.

Vissa aktörer kommer inte kunna ställa om till fordon som är godkända i miljözon klass 3 direkt vid införandet vilket kan leda till att vissa funktioner stängs ute från zonen. Kommunen har möjlighet att bevilja dispenser om det finns särskilda skäl. Kontoret bedömer att intressenter som har lagt beställning innan 30 juni 2024 men inte hinner få fordonet levererat före införandet, eller intressenter vars fordon ännu inte tillverkas för att klara miljözon klass 3 är exempel på skäl som bör beviljas dispens. Trafikkontoret utreder varje enskild ansökan om dispens individuellt för att se om ansökan uppfyller kraven för att erhålla en dispens.

- Bred och tydlig kommunikation.

Kommunikationen är viktig för att nå regelefterlevnad och acceptans samt för att få de effekter som miljözonen syftar till.

- Underlätta ökad tillgång till laddinfrastruktur.

Ett förutsägbart utbud av laddinfrastruktur är en förutsättning för att intressenter ska våga ställa om till elfordon. För att underlätta önskad utbyggnad används bland annat Elektrifieringspaktens nätverk och kontaktytor.

- Verka för ökad samordning av godstransporter.

Genom nya affärsmodeller med samlastningslösningar kan transporteffektiviteten öka och därigenom minska trafiken till området. Det möjliggör för butiker, restauranger, boende och verksamheter i området att få sina leveranser utan att drabbas av onödiga kostnadsökningar.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, Norra innerstadens stadsdelsnämnd, Astma- och allergiförbundet, Bamse-projektet, Ellevio, HITS, Naturskyddsföreningen, Organisationssamverkan, Sveriges Åkeriföretag och Taxi Stockholm.

HITS och Taxi Stockholm har inte inkommit med svar. Naturskyddsföreningen har svarat genom Stockholms Naturskyddsförening. Organisationssamverkan har svarat genom sina respektive samverkansorganisationer Fastighetsägarforum Stockholm City, Svensk Handel, Sveriges Bussföretag, Transportföretagen och Visita. Gamla Stans Företagarförening, Motorbranschens Riksförbund, Scania Sverige, Svenska Taxiförbundet och 2030-sekretariatet har valt att inkomma med remissvar.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret.....	20
Norra innerstadens stadsdelsnämnd	21
Astma- och allergiförbundet	23
Bamse-projektet	23
Ellevio	24
Stockholms Naturskyddsförening.....	26
Fastighetsägarforum Stockholm City	26
Svensk Handel	29
Sveriges Bussföretag	30
Transportföretagen.....	31
Visita.....	32
Sveriges Åkeriföretag	33
Gamla Stans Företagarförening.....	35
Motorbranschens Riksförbund	36
Scania Sverige	36
Svenska Taxiförbundet.....	39
2030-sekretariatet	42
Reservationer m.m.....	45

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges Budget 2024 framgår att luftkvaliteten i Stockholm måste fortsätta att förbättras för att staden ska nå WHO:s gränsvärden. Mindre utsläpp från vägtrafiken är den största möjligheten till sjunkande halter av kvävedioxid.

Inrättandet av en miljözon klass 3 i city är ett led i att uppnå detta.

Stadsledningskontoret konstaterar att införandet av miljözonen är i linje med budgetuppdraget som gavs till trafiknämnden i kommunfullmäktiges budget för 2024.

Stadsledningskontoret anser att, förutom att syfta till bättre luftkvalitet, så får miljözonen en tydligt teknikdrivande effekt som leder mot stadens mål om minskade utsläpp av koldioxid, vilket bland annat omfattar en utsläppsfri innerstad till år 2030. Miljözonen kommer att utgöra en del i projekt SNABBSAM, som är en systemdemonstration med finansiering inom det svenska klimatkontrakt som staden har. Det är sålunda också en komponent i stadens innovationsarbete och den systemomvandling som behövs i klimatomställningen.

Stadsledningskontoret ser positivt på ett slopande av nattförbudet, eftersom det kan innebära en ytterligare stimulans för elfordon och ett bättre utnyttjande av väginfrastrukturen för godslogistik i staden.

Stadsledningskontoret erfar dels att Kommerskollegium har underrättat trafiknämnden om att föreskriftsförslaget om miljözon klass 3 ska anmälas till Kommerskollegium i enlighet med 6 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler för myndigheter under regeringen, dels att nämnden har gjort detta genom ordförandes beslut inom sin delegation för brådskande ärenden. Det har offentliggjorts att Kommerskollegium har anmält föreskriftsförslaget till EU-kommissionen, i enlighet med anmälningsförfarandet i direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter.

När ett föreskriftsförslag har anmälts till EU-kommissionen börjar en tre månaders frysningsperiod att gälla, vilket innebär att myndigheten (kommunfullmäktige) inte får fatta beslut om föreskriften till dess att frysningsperioden har löpt ut. Tidsfristen löper ut den 16 april 2024. Beroende på kommissionens reaktion på anmälan kan frysningsperioden förlängas i 3 månader.

Med hänsyn till att det geografiska området som berörs av miljözonen är förhållandevis litet och att det finns bra alternativa färdvägar eller färdsätt för att nå och passera bedömer stadsledningskontoret, i likhet med trafiknämnden, att sannolikheten är låg för att EU-kommissionen ska anse att miljözonen utgör hinder för den fria rörligheten.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafiknämndens förslag till genomförande av miljözon klass 3 i området

innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen från och med den 31 december 2024, i enlighet med trafiknämndens förslag.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Norra innerstadens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 januari 2024 följande.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Petra Gardos Ek m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Reservation av Daniele Fava (C), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Petter Martinsson m.fl. (S), Tomas Dillén m.fl. (V) och Bo Magnusson (MP), se Reservationer m.m.

Ersättaryttrande av Gaby Roseen (KD), se Reservationer m.m.

Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 5 januari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på att staden vidtar åtgärder för att driva på utvecklingen mot ett fossilfritt Stockholm. Förvaltningen ställer sig dock tveksam till om det föreslagna området för miljözon klass 3 är tillräckligt stort för att näringslivet ska ges tillräckliga incitament för att genomföra stora investeringar i fordonsflottan för att kunna fortsätta verka inom zonen. Risken är att företag väljer att inte ta uppdrag alls inom zonen vilket missgynnar invånare, verksamheter och besökare. Exempel på företag som behöver finnas tillgängliga för uppdrag inom zonen kan vara låsmed, glasmästare, hissservice m.fl. Förvaltningen anser därför att det är viktigt att staden är tydlig med sin långsiktiga strategi för förverkligandet av klimatmålet ”Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040”.

Förvaltningen bedömer att införandet av en miljözon klass 3 inom förvaltningens stadsdelsområde får följande konsekvenser.

Påverkan på förvaltningens verksamheter

Inom zonen har Norra innerstadens stadsdelsförvaltning inga lokaler där det bedrivs verksamhet, däremot har förvaltningen hemtjänstuppdrag samt skötseluppdrag för gatugröna ytor.

- Förvaltningens hemtjänstverksamhet påverkas i positiv riktning av restriktionerna då medarbetarna använder gång, cykel, elcykel, elsparkcykel och kommunala färdmedel för transport mellan brukare. Det är möjligt att privata utförare av hemtjänst kan påverkas i större omfattning och bli tvungna att investera i sina fordonsflottor för att kunna fullgöra ingångna avtal.

- Förvaltningens skötsel av parker och grönområden påverkas i mindre utsträckning. Inom det aktuella området finns inga parker som förvaltningen ansvarar för. Däremot finns mindre så kallade gatugröna ytor som ligger på gatumark men som förvaltningen sköter. Förvaltningen bedömer att upphandlad parkdriftsentreprenör klarar att sköta sitt uppdrag även när de nya reglerna för miljözon klass 3 träder i kraft.

- Det är angeläget att stadens nämnder och bolag ställer relevanta krav på miljöfordon och miljöbränsle vid upphandlingar där transporter ingår och att det finns stöd och vägledning från stadens centralt för hur kraven ska ställas.

Invånare

- Även om medelinkomsten för invånare i området är hög betyder det inte nödvändigtvis att de boendes privatekonomi har utrymme att på kort varsel införskaffa fordon som tillåts inom miljözonen.

- Förvaltningen ser dock positivt på att invånare med funktionsnedsättning och som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade för sin bil undantas restriktionerna.

- Mer hälsosam luft, minskat buller och högre säkerhet för gång- och cykeltrafikanter inom zonen är positivt. Förvaltningen ser dock en risk för en negativ effekt ur både luftkvalitets- och säkerhetsperspektiv för boende och besökare i närliggande områden, på grund av ett ökat antal fordon som söker alternativa färdvägar eller letar parkeringsplats.

Näringsliv

- Inom området finns ett stort utbud av butiker, restauranger, kontor och andra typer av verksamheter. Restriktionerna medför att det till viss grad blir svårare för kunder, besökare och personal att komma fram till verksamheterna.

- Små företag, exempelvis hantverkare, hemstäd och andra ROT/RUT-företag, är ofta mindre resursstarka och har ofta behov av att parkera sitt fordon i nära anslutning till uppdragsplatsen på grund av tunga verktyg och material. Risken är att det blir svårare för invånare och företag i området att få hjälp av denna kategori företag eller att de får betala ett högre pris för tjänsterna.

- Förvaltningen föreslår att en utredning genomförs om hur staden kan underlätta för bilpooler och andra delningstjänster av fordon i området, exempelvis genom att tillhandahålla parkeringsytor.

- Laddinfrastrukturen behöver också stärkas inom och utanför zonen.

- Företag som leasar sina fordon är bundna av leasingavtal, vilket försvårar utbyte till tillåtna fordon.

Transporter/leveranser

- Butiker, restauranger, boende och verksamheter inom området har ett stort behov av transporter av livsmedel, varor, förbrukningsartiklar och mycket mer. Förvaltningen ser en risk med att restriktionerna och transportörernas begränsade fordonspark som får tillträda området medför att transporterna både tar längre tid och blir dyrare.

- I trafikkontorets konsekvensutredning anges att nya affärsmodeller för transporter, med exempelvis samlastning, kommer bli viktiga för att butiker, restauranger, boende och verksamheter i området ska slippa onödiga kostnadsökningar. Förvaltningen ser positivt på samverkan men önskar förtydligande hur planen ser ut för att denna samverkan ska förverkligas.

Astma- och allergiförbundet

Astma- och allergiförbundets yttrande daterat den 2 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stads ambition att förbättra luftkvaliteten i staden är något som vi helt ställer oss bakom. Region Stockholm skulle med denna åtgärd minska riskerna för andningsproblem och andra luftburna symtom hos människor med astma- och allergisjukdomar och annan överkänslighet i luftvägarna när de bor i eller besöker området. Under förra året kom nya forskningsrön som tydligt påvisade hur luftföroreningar redan skadar små barns lungkapacitet och kan leda till astma och att riskerna för ohälsa hos barnen tydligt minskar och hälsan ökar när luftföroreningar minskar. Det är viktigt att sänka halterna av luftföroreningar till de riktvärden som WHO rekommenderar då man sett att lungsjukdomar och annan ohälsa orsakas vid lägre nivåer av luftföroreningar än man tidigare trott.

Bamse-projektet

Bamse-projektets yttrande daterat den 24 januari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Bamse-projektet är ett samarbetsprojekt mellan Karolinska Institutet och Region Stockholm (CAMM).

Luftföroreningar bidrar till att människor får besvär, insjuknar och dör i förtid av sjukdomar i hjärta, kärl och luftvägar. Nya och stora studier har visat att folkhälsan påverkas negativt även vid mycket låga nivåer av luftföroreningar. Äldre, barn, gravida kvinnor samt personer med underliggande sjukdomar är särskilt känsliga grupper.

Tidigare forskning har visat att exponering för luftföroreningar tidigt i livet inverkar negativt på lungfunktionen hos barn och ungdomar och att risken finns redan för spädbarn. Nyttillkommen forskning tyder på att en sänkning av halten av luftföroreningar kan ge hälsovinster för befolkningen. Exempelvis, en ny studie baserad på den svenska födelsekohorten BAMSE har påvisat att minskad exponering för luftföroreningar, även vid relativt låga nivåer, är förknippad med förbättringar i

utvecklingen av lungfunktionen från barndom till tidig vuxen ålder. I en forskningsstudie från Lunds universitet gjordes en hälsokonsekvensanalys för att uppskatta hälsoeffekterna av en hypotetisk miljözon i Malmö. Enligt studiens beräkningar skulle införandet av miljözon kunna förbättra hälsan avsevärt i form av minskat antal dödsfall, sjukhusinläggningar av luftvägssjukdomar, samt minskat antal fall av astma hos barn och fall av högt blodtryck under graviditeten.

I ljuset av väldokumenterade hälsoeffekter av luftföroreningar från vägtrafik stödjer vi förslaget om inrättande av Miljözon klass 3.

Ellevio

Ellevios yttrande daterat den 1 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Ellevio är ett av Sveriges största elnätsföretag. Vi vill särskilt lyfta fram att vi tycker att Införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen Svar på uppdrag från Kommunfullmäktige övergripande är ett bra och välskrivet dokument. Vi är positiva till att miljözoner införs för att förbättra luftkvalité, minska buller och vara teknikdrivande och stödjer över lag det som Stockholms stad ("Staden") skriver och instämmer i Stadens förslag och motiveringar.

En förutsättning för genomförandet av Miljözonen är tillgång till el, elnätskapacitet och laddinfrastruktur. Ellevio ser därför att vi har en självklar och möjliggörande roll i detta sammanhang. Vi välkomnar den pågående dialog vi har med Staden och berörda aktörer både i planeringsprocessen och under genomförandefasen.

Specifika synpunkter

Tydlig dialog mellan Staden, intressenter och berörda respektive Ellevio

Miljözonen väntas bidra till en ökad efterfrågan på laddinfrastruktur, vilket aktualiserar frågor om platsval, tillgång till mark, utförande och kapacitet i elnäten. För tunga fordon anges att det råder osäkerhet kring om elkapaciteten kommer räcka eller om det kommer tillåtas att sätta upp laddinfrastruktur.

Ellevio anser att vi kan tillgodose de behov som uppkommer till följd av genomförandet av Miljözonen genom olika lösningar som vi tillhandahåller men att det är en fråga om hur snabbt sådana lösningar kan komma på plats. Därför efterlyser vi en tydlig dialog med Staden men även andra intressenter så som fastighetsägare, ägare av parkeringshus m.fl. om önskemål och målsättningar för laddinfrastruktur vad gäller snabb- och normalladdning för både lätta respektive tunga fordon.

Ellevio kan medverka till att få till en optimerad planering av laddinfrastruktur genom att bl. a bidra med kunskap om dimensionering av laddlösningar, var anslutningsmöjligheter finns i zonen samt vilken kapacitet som finns tillgänglig på strategiska platser. Genom tidig dialog kan vi säkerställa god samverkan och även komma fram till hur/om kravställning är rätt väg och hur den i så fall bör utformas. Vi

välkomnar även den dialog som påbörjats inom ramen för innovationsprojektet SNABBSAM.

Miljözonen och andra områden som berörs

Ellevio vill understryka att det är viktigt att inledningsvis förstå och klargöra ur ett elnätsperspektiv vad som bör lösas inom vilka respektive geografiska områden. Vi behöver utgå ifrån det faktiska laddbehovet i miljözonen och i dess geografiska anslutning, både på kort och lång sikt. Här ser vi att elnät såväl som laddinfrastruktur för fordon som rör sig in till Miljözonen aktualiserar tre olika områden; den faktiska miljözonen, Stockholms innerstad och Stockholm med närförort.

Undantagna fordonskategorier

Vi noterar att arbetsmaskiner som verkar i zonen är undantagna miljökraven som uppställs. Entreprenadbranschen är precis i början på elektrifieringsresan. Piloter med elektrifierade maskiner har genomförts som visar att det är möjligt att ställa om, men vi behöver gemensam kraft för att bidra till en snabb uppskalning. Förutom CO₂-minskning så bidrar entreprenadmaskiner på el positivt till den lokala miljön med minskat buller och minskade partikelutsläpp. Målsättningen att elektrifiera arbetsmaskiner och redskap kan även med fördel kopplas till regeringens klimathandlingsplans uttryckliga prioritering kring arbetsmaskiner.

Ellevio skulle därför vilja se en ambitionshöjning över tid genom kravställen på elektrifierad entreprenad, dvs elektriska arbetsmaskiner, verktyg och lastfordon i största möjligaste mån för de arbeten som utförs i miljözonen. Vi kan i detta sammanhang vara behjälpliga med att säkerställa att det finns el till laddning av maskinerna och att bidra med erfarenheter från tidigare elektrifieringspiloter.

Vi noterar också att mindre fordon såsom mopeder är undantagna från nuvarande scope av Miljözonen. Särskilt gamla tvåtakts bensinmopeder, som i stor utsträckning används av matbud, utgör sedan några år en stor del av negativ miljöpåverkan i Staden i form av lokala utsläpp av partiklar och buller. Om dessa fortsätter trafikera Miljözonen ser vi en stor risk att de förväntade positiva effekterna av miljö-zonen till viss del kommer begränsas. Vi hoppas därför på att Staden i samband med Miljözonens införande även hittar sätt att begränsa dessa fordon och verka för att mattransporterna i stället utförs med cykel, elcykel eller elmoped.

Övrigt

För att Miljözonen ska få den positiva effekt som är avsedd kan tillsynsfrågan så som den belyses i svaret inte nog understrykas. En låg efterlevnadsgrad skulle kunna leda till, förutom klimatomständiga konsekvenser, att de skapas ojämlika konkurrensvillkor och investeringsincitament för aktörer som verkar och bidrar till zonen.

Avslutningsvis vill vi understryka vikten av en bred och tydlig kommunikation, både kring de regler och villkor som gäller för zonen men också alternativa färdvägar och färdvägar runt Miljözonen.

Stockholms Naturskyddsförening

Stockholms Naturskyddsförenings yttrande daterat den 19 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Föreningen instämmer i Stockholm stads förslag om miljözoner som vi ser mycket positivt på. Föreningen avstår att lämna synpunkter på detaljer i förslaget utan väljer att kommentera förslaget på en övergripande nivå.

Miljözonen blir den första av klass 3 i Sverige och den blir därför viktig på flera sätt. För det första utgör miljözonen ett gott och lärande exempel för andra kommuner med problem med överskridanden av befintliga miljökvalitetsnormer för luft. Det ger viktiga kunskaper om hur en zon ska regleras, övervakas och följas upp. Dessa kunskaper blir viktiga inte minst för mindre kommuner med mindre utredningsresurser som vill följa efter och införa egna miljözon klass 3 som en del av klimatomställningen, av stadsutveckling eller som en del av ett luftkvalitetsprogram.

För det andra välkomnar vi miljözonens bidrag till att minska luftföroreningshalterna i Stockholm i synnerhet om zonen senare utvidgas geografiskt. Forskning från bland annat Umeå universitet har visat att luftföroreningar i Stockholms luft beräknas leda till betydande förtida död och sjukdom i befolkningen. Nu senast kom även uppgifter om att luftföroreningar bidrar till omfattande sjukfrånvaro som kostar samhälle mycket.

Flera kommuner i Sverige ha redan idag problem med att klara Sveriges miljökvalitetsnormer för luft och då är normerna lågt satta jämfört med WHO:s hälsorekommendationer för luft som inte är politiskt bestämda utan baseras på den senaste forskningen. När EU under året kommer att skärpa kraven i sitt oarbetade direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa kommer kraven troligen skäras betydligt och hamna närmare de rekommendationer som WHO tagit fram utifrån människors hälsa. Arbetet med bättre luft i svenska tätorter behöver därför snabbas på och skäras och fler och större miljözoner kan komma att behöva införas. Miljözonen är därför välkommen även ur ett nationellt perspektiv. Minskade luftföroreningar kan också bidra till att minska stressen den viktiga stadsgrönskan, t.ex. stadsträden, som bidrar till att kyla ned staden vid värmeböljor.

Slutligen välkomnar föreningen även miljözonen utifrån att miljözonen kan bidra till minskat buller när elbilar i låg hastighet dominerar zonens trafikarbete istället för förbränningsmotorfordon. Bättre luft och minskat buller menar föreningen också kan bidra till en trevligare stad för allt levande i staden människor växter och djur.

Fastighetsägarforum Stockholm City

Fastighetsägarforum Stockholm Citys yttrande daterat den 31 januari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetsägarforum Stockholms City består av representanter från 16 av Sveriges största fastighetsägare.

Våra synpunkter

Ökad tydlighet med dispenser vid särskilda skäl

Förutsättningar måste finnas för viktiga och nödvändiga funktioner i den löpande fastighetsförvaltningen. Insatser som kräver kort varsel, i form av bland annat avfallshantering, spolning, tömning av fettaavskiljare, och som också kräver vissa speciella fordon får inte utestängas från zonen. För att minimera riskerna och osäkerheten krävs en ökad tydlighet och en snabb, enkel och smidig process kring beviljandet av dispenser vid särskilda skäl. Samtidigt behövs en ökad tydlighet om vilka fordon som ingår under begreppet arbetsfordon och som inte omfattas av kraven inom miljözon klass 3. Att intressenter ska ha lagt en beställning för fordon som finns på marknaden innan den 30 juni kan inte ses som ett rimligt krav att uppfylla för att erhålla en dispens. Detta datum och/eller krav bör ses över. Då det uppfattas att huvudregeln, i det här fallet regleringen av miljözon klass 3, inte får ersättas med allt för generella undantag är det avgörande att dispens kan erhållas så att staden kan fortsätta att fungera i praktiken från första dagen efter införande.

Bred och tydlig kommunikation

Som tjänsteutlåtandet påpekar kommer införandet av miljözon klass 3 att kräva stora kommunikationsinsatser inför och efter införandet. Här har staden ett stort ansvar. För att aktörer inom citys värdekedja ska kunna ställa om på bästa möjliga sätt inför införandet av miljözon klass 3 måste kommunikation vara betydligt mer strukturerad och nå ut mycket bredare. Staden måste ansvara för och sammanställa en tydlig kommunikationsstrategi och lättillgängligt informationsmaterial som tar hänsyn till alla berörda inom stadens värdekedja som består av fastighetsägare, hyresgäster, leverantörer, besökare och arbetande. Det är också viktigt att extra hänsyn tas till skyltning och gestaltning i den offentliga miljön. Bred och tydlig kommunikation kan också stödja marknadsföring av Stockholm som en stad som är beredd att ta ledartröjan i klimatomställningen genom införande av miljözon klass 3. Då tidsplanen för omställningen och införandet redan upplevs som extremt kort måste detta arbete särskilt prioriteras i närtid och resursmässigt. Utan en bred och tydlig kommunikation i god tid kan införandet av miljözon klass 3 ha en negativ effekt på bilden av Stockholm som en stad i framkant.

Laddinfrastruktur

En fungerande laddinfrastruktur är en förutsättning för införandet av miljözon klass 3. För att aktörerna ska våga ställa om och göra nya investeringar i elfordon måste det finnas en konkret och genomförbar plan för laddinfrastruktur kopplat till gods- och logistiktransport. Förstärkt samverkan och genomförbara planer med andra kommuner inför införandet är en avgörande faktor för att möjliggöra utsläppsfria transporter i Stockholm. Lokalisering, gestaltning och spridning av laddinfrastruktur som kan tillgodose behoven för gods- och logistiktransporter i city måste synkroniseras med införandet av miljözon klass 3.

Slopat nattförbud och Off Peak erhålls

Slopat nattförbud och att erhålla ”Off-Peak” för alla fordon som har rätt att färdas i miljözon klass 3 är en förutsättning som måste beslutas i god tid före den 31:a december 2024 så att alla vet att detta är en verklighet som kan räknas med i analys- och förberedelsearbeten. Vet berörda att det godkända fordonet man kommer investera i/har investerat i kan köras till/från staden och inom miljözon klass 3 på alla tider på dygnet blir det lättare att få lönsamhet i verksamheten för transportören. Detta gäller inte bara gods utan även avfall med mera som ska transporteras till och från staden.

Att hitta och pröva nya affärsmodeller för samlastning tar lång tid

Fler av Fastighetsägarforum Stockholm Citys medlemmar arbetar aktivt i olika projekt som till exempel HITS för att kunna bidra till att öka kunskapen om eventuella samlastningslösningar och möjligheter. Det finns en stark vilja att fortsätta detta arbete i syfte att hitta hållbara affärsmodeller. Samlastning är en komplex fråga inte minst ur ett ansvarstagande perspektiv med många aktörer. En betydligt längre tid behövs för att hitta och pröva nya affärsmodeller varför samlastning inte kan räknas som en lösning i närtid kopplad till införande av miljözon klass 3. Det innebär att förutsättningar måste finnas den 31:e december 2024 för lika många transporter som idag.

Samverkan över förvaltningsgränser viktigt

För att kunna öka stadens attraktivitet, funktionalitet och attraktionskraft är det viktigt att staden fortsätter sitt arbete med att förstärka samverkan mellan de olika fackförvaltningarna såväl som det strategiska arbetet med att integrera detaljplane- och bygglovsprocesserna. En bättre miljö i city skapar möjligheter för åtgärder som kan leda till nya satsningar inom ramen för olika utvecklingsprojekt och idéer. Med fördel kan detta arbete integreras i Trafikkontorets och övriga förvaltningars kommande arbete med införande av miljözon klass 3, också med hänsyn till stadens uppdrag 2024 att ta fram en etableringsstrategi som bilaga till en reviderad näringslivspolicy.

Utvärdering av fas 1 och utvidgning av zonen

Stadens analys lyfter behovet av att utvärdera miljözon klass 3 över en längre period samtidigt som budgetskrivning lyder: ”En miljöbilszon klass 3 ska inrättas i ett område i City den 31 december 2024 och beslut om utökning ska tas under första halvåret år 2025”. Innan ett beslut om zonens utökning kan tas är det viktigt att det sker en ordentlig utvärdering av fas 1. Påverkan på näringslivet och verksamheter bör också ingå som punkt i uppföljningsplan/utvärderingen.

Fortsatt dialog - omställningstiden är kort

Med hänsyn till den korta kommunikationsperioden mellan förslag om införandet, utformning av området samt oklarheter kring dispenser finns stort behov av en fortsatt dialog. Detta är av största vikt för att ge berörda aktörer goda förutsättningar för att bidra kraftfullt till stadens ambitioner och mål 2030, likaså underlätta för en

smidig omställning och säkerställandet av Stockholms framtid som en attraktiv, fungerande och klimatsmart huvudstad. Idag upplevs införandet som en forcerad process utan hänsyn till den stora mängden aktörer som ingår i stadens värdekedja av fastighetsägare, hyresgäster, leverantörer, besökare och arbetande som måste vara synkroniserade. Det innebär bland annat utmaningar gällande befintliga avtal och förhandlingar samt tid för att handla upp rätt aktörer som kan uppfylla kraven som miljöklass 3 innebär. Fastighetsägarforum Stockholms City ser fram emot en fortsatt dialog för att tillsammans med staden kunna skapa samarbeten kring de prioriterade åtgärder och rekommendationer för ett lyckat genomförande som lyfts i Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Svensk Handel

Svensk Handels yttrande daterat den 31 januari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Svensk Handel är handelsföretagens intresseorganisation.

Synpunkter på utredningens förslag

1. Föreslaget område

Trafikkontoret och staden påpekar att det föreslagna området har halter av kvävedioxid som överskrider Världshälsoorganisationens, WHO:s, riktvärden och därmed utgör en risk för folkhälsan. Svensk Handel ifrågasätter om WHO:s riktvärden går över svensk lagstiftning. Enligt nuvarande lagstiftning finns det inga problem med luftkvalitet i den utpekade zonen, något som Trafikkontoret även påpekar i sin egen konsekvensanalys.

2. Snedvriden konkurrens

Ett införande enligt nuvarande förslag riskerar att leda till snedvriden konkurrens, då villkoren för företagande i detta område fördyras jämfört med övrigt näringsliv i Stockholm, regionen och landet i övrigt. Införandet premierar även de större företagen med resurser och missgynnar de små. Något som kan leda till utslagning och monopolställningar på marknaden.

3. Arbetstillfällen riskerar att gå förlorade

I hela kommunen finns över 80 000 anställda i handeln vilket gör branschen till Stockholms tredje största arbetsgivare. Ett antagande från Svensk Handel och Visita är att mellan 1 000 – 2 000 arbetstillfällen kan gå förlorade i city om miljözonen införs enligt det nuvarande förslaget. I antagandet är endast direkta effekter medräknade och inte möjligheten att butiker och företag väljer att flytta sina verksamheter till andra närliggande kommuner i Stockholmsregionen där möjligheten till lönsamhet är större.

4. Infrastrukturen saknas

Miljözon 3 sätter stora krav på näringslivet men för att detta ska gå att genomföra behöver staden visa upp en hållbar lösning gällande tillgänglighet både för individer och transporter, tillgång till el, lastfar, lastzoner m m. Transporter och bilar kan annars behöva åka omvägar med längre sträckor till följd, vilket i förlängningen skapar miljö- och klimatproblem i andra områden i staden.

5. Samlastning är inte lösningen

Samlastning pekas ut som en av lösningarna på hur varor ska kunna levereras till butikerna i den utpekade zonen. Forskningsprojekt pågår men till dess att zonen planeras att införas finns inga modeller i drift. Till dags dato har det heller inte kunnat presenteras någon lönsam modell för samlastning.

Det finns många frågor som behöver svar innan en samlastningsmodell kan tas i drift för kommersiella verksamheter. Till exempel behöver frågan om ansvar för levererat gods klargöras, om en vara ska lastas om ett flertal gånger innan den kommer fram till dess destination. Vilken typ av varor som kan samlastas och hur detta görs på ett sätt som inte bryter redan i dag optimerade leveranskedjor med hänsyn tagen till hållbarhet hela vägen från lager eller leverantör är exempel på andra? Därutöver behöver gods med särskilt regelverk såsom färskvaror och kylvaror hanteras i särskild ordning.

6. Nattleveranser

Trafikkontoret nämner i sina förslag för ett lyckat genomförande slopandet av nattförbud. Detta är inte en lösning som Svensk Handel ser som en lösning för leveranser till handeln. Skulle detta förslag genomföras finns ingen från handels sida som kan ta emot leveranserna då det är en arbetsmiljöfråga och det inte finns några kollektivavtal som tillåter detta. Skulle beslut om detta ändå fattas kommer med all sannolikhet varuleveranserna att behöva mellanlagras innan det kommer fram till den tänkta mottagaren och då tillkommer frågan om ansvar som nämnts tidigare i detta remissvar.

7. Nyttan och konsekvenserna

Transportstyrelsen lyfter vikten av att den kommun som överväger att införa en miljözon behöver göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som reglerna får. Bland annat skriver Transportstyrelsen att man bör se över hur näringslivet påverkas. Till dags dato har dock ingen samhällsekonomisk analys av konsekvenserna presenterats och därmed är det inte möjligt att styrka nyttan med detta införande.

Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretags yttrande daterat den 1 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Sveriges Bussföretag är arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen.

Sveriges Bussföretag avstyrker förslaget om att införa en miljözon klass 3 enligt den föreslagna tidplanen. Förbundet är inte emot ambitiösa klimatmål, eller åtgärder för att uppnå dem, men när de införs ska de vara grundligt utredda, effektiva och anpassade till den tekniska utvecklingen. Förbundet anser att det saknas rättslig grund för införande av en miljözon klass 3 i aktuellt område och att konsekvensanalysen som ligger till grund för beslutet är undermålig i sin bedömning av konsekvenserna för näringslivet. Även om det remitterade förslaget enbart berör det första planerade området för miljözon klass 3, vill vi på Sveriges Bussföretag kommentera det ursprungliga förslaget, processen kring ärendet och den redan nu planerade utvidgningen av miljözonen. Förbundet anser att om en miljözon klass 3 införs, måste den första zonen utvärderas innan en eventuell utvidgning av zonen utreds. Den svenska bussbranschen leder redan vägen framåt i transportsektorns resa mot en fossilfri fordonsflotta. Redan idag kör våra bussar till 85 procent på fossilfria drivmedel, och att resa med buss tillsammans är alltid ett grönt alternativ att föredra framför personbilen. Detta måste beaktas i högre grad när en miljözon klass 3 införs.

Transportföretagen

Transportföretagens yttrande daterat den 1 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för stora delar av transportsektorn inom Svenskt Näringsliv. Ett av våra förbund, Sveriges Bussföretag, lämnar eget remissyttrande. Transportföretagens yttrande berör därför i huvudsak godstransporter.

En förutsättning för att en kommun ska kunna införa en miljözon är att området för miljözonen är särskilt miljökänsligt. I Trafikkontorets utredning framgår att ”dagens miljö kvalitetsnormer för NO₂ klaras i området. Däremot klaras inte WHO:s riktvärden”. Varför WHO:s icke bindande riktvärden skulle väga tyngre är oklart. Vid bedömningen av om ett område är ”särskilt miljökänsligt” borde utgångspunkten vara om luftkvaliteten når upp till de objektiva kriterier som fastställts i svensk lagstiftning. Därmed saknas rättslig grund för att införa en miljözon, då det aktuella området inte är ”särskilt miljökänsligt”.

Trafikkontorets konsekvensutredning är bristfällig då den inte innefattar en uppskattning av vilka ekonomiska konsekvenser ett införande får för näringslivet. Det är en av punkterna som Transportstyrelsen lyfter i sin rekommendation för kommuner som vill införa en miljözon.

Transportföretagen anser att processen har gått för snabbt. En rad frågor söker fortfarande sina svar, såsom tillgången på laddinfrastruktur, tillgången på lastfar för fordon som inte lever upp till miljözonens krav och tillgången på

omlastningscentraler med mera. Hur övervakningen av regelefterlevnaden ska ske är också en central fråga.

Hindren för en snabbare elektrifiering av de tunga transportererna består i huvudsak av tre komponenter: kostnaden för fordonen, tillgången på laddinfrastruktur och tillgången på effekt i elnäten. En tung, elektrisk lastbil är cirka tre gånger dyrare än en motsvarande med förbränningsmotor. Klimatpremien, som nu förstärks från och med februari och förlängs, utjämnar kostnadsskillnaden något men räcker inte för att uppnå paritet i TCO (Total cost of Ownership) för de elektriska tunga lastbilarna. Det gäller i synnerhet i lokal och regional trafik där körsträckorna är korta. En elektriskt, driven lastbil är billigare i drift men för att kompensera för den höga investeringskostnaden måste den rulla många mil.

Laddinfrastrukturen byggs för närvarande ut men långa tider för att få tillstånd försenar utbyggnaden. Transportföretag verksamma i Stockholms län kommer att ladda i största, möjligaste mån vid egna anläggningar, men transporter till och från den föreslagna zonen kommer inte endast utföras av lokala/regionala transportföretag.

Ett av de främsta hindren för en snabb elektrifiering av godstransportererna utgörs av kapaciteten i elnäten. En elektrisk tung lastbil kräver helt andra effektuttag än en personbil vid laddning.

När det gäller biogas är situationen lite annorlunda. Skillnaden i investeringskostnad för en gasdriven lastbil jämfört med en med dieselmotor är betydligt mindre jämfört med skillnaden mellan en eldriven och en med dieselmotor. Men att skatteundantaget för biogasen mer eller mindre över en natt försvann har förändrat kostnadsbilden för biogasen. Vi hoppas dock att skattebefrielsen återkommer. Tillgången på tankinfrastruktur i Stockholms län är relativt god, men i norra delarna av Sverige är det glesare mellan tankställena.

Konsekvensen av miljözonen blir att transportererna blir dyrare och att flera företag kommer att välja att säga nej till transporter till och från zonen. För ett transportföretag som endast på tillfällig basis har transporter till och från zonen är det föga sannolikt att företaget ställer om till eldrift utan väljer sannolikt att inte transporter till och från zonen. Det kan också tänkas att större företag som verkar i nätverk flyttar el- och biogasdrivna lastbilar från transporter på andra ställen i landet till transporter till och från zonen.

Det är också tveksamt om hantverkare och andra yrkeskategorier som för att ta sig mellan uppdrag har ett servicefordon i form av en lätt lastbil kan ställa om till eldrift eller biogas inkom för att då och då ta uppdrag innanför miljözonen.

Visita

Visitas yttrande daterat den 31 januari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Visita är bransch- och arbetsgivarorganisation för den svenska besöksnäringen. Visita ställer sig positivt till en omställning som leder till en mer hållbar stad men ser

utmaningar berörda aktörer, tillsammans med Stockholm Stad, behöver lösa innan beslutet genomförs. Visita motsätter sig därmed förslaget om att införa miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen i Stockholm, från och med den 31 december 2024.

Skälen till detta redogörs grundligt i den konsekvensanalys om Visita varit med och tagit fram tillsammans med Fastighetsägarna Stockholm, Företagarna, Svensk Handel, Transportföretagen, Sveriges Bussföretag (inom ramen för det som kommit att kallas "Organisationssamverkan").

Konsekvensanalysen belyser bland annat:

- Att det krävs en omställningsperiod med en rimlig tidplan
- Att det råder brist på fordon som uppfyller kraven
- Att nödvändig infrastruktur saknas
- Att city riskerar att förlora i attraktionskraft
- Att det finns risk för snedvriden konkurrens och förlorade arbetstillfällen
- Att det även finns andra potentiella insatser som kan leda till bättre luftkvalitet

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretags yttrande daterat den 1 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation. Sveriges Åkeriföretag ser positivt på ett införande av miljözon 3 förutsatt att;

1. Det finns en konkret plan på uppföljning av regelefterlevnad.
2. Det ges tillräckligt med tid för transportföretag att ställa om och slussa in ny teknik in i de individuella företagen. Vi anser att nuvarande tidsram är för snäv.
3. Det bidrar till en bred samhällsnytta.
4. Det inte öppnar upp för sårbarheter i samhället. Leveranser måste kunna ske även vid eventuell samhällsstörning.
5. Det finns etablerad och tillräcklig infrastruktur för att ladda elfordon och tanka gasfordon inom en rimlig distans.

Vi ställer oss kritiska till tillvägagångssättet, där politiken inte beaktat de fakta som har presenterats i utredningar och förslag av tjänstemännen på Stockholms Stad och bransch- och intresseorganisationer. I stället har politikerna svängt i sin retorik i media, utan att se konsekvenserna för näringslivet och civilsamhället.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står till Stockholms Stads och förtroendevaldas förfogande i arbetet med Miljözon 3. Det gäller även i det eventuella utökandet av zonen.

Konsekvensanalys av införandet:

- Det finns idag många fordon som är 2–4 år gamla och inte avskrivna och som används för leveranser i Stockholm. Här behöver man ha ett livscykelerspektiv. Att göra sig av med fordonen för tidigt är inte bra ekonomiskt eller ur miljösynpunkt.
- Tunga el-fordon som möter kriterierna för Miljözon 3 kostar idag 2–3 gånger mer i inköp. Därmed behöver hänsyn tas till avskrivningstider och nyinvesteringar.
- Alla fordon idag som trafikerar Stockholms innerstad har ett krav på Euro 6 lastbilar med AdBlue-rening som redan idag ger låga utsläpp av lokala partiklar. Alla dessa fordon klarar att köra på biobränsle, exempelvis HVO 100, som har en reduktion på upp till ca: 90 % av växthusgaser. Detta medför en positiv klimatpåverkan.
- Risken med att ställa krav på el och gas direkt är att det gynnar de stora transportföretagen som kan ta investeringen direkt, och slår ut de små transportföretagen. Därmed riskerar vi en monopolliknande marknad vid en för snäv tidsram för införande.
- Hur ska detta kontrolleras? Polisen är de som får utfärda böter. Polisen kommer sannolikt inte att prioritera detta högst på sin dagordning. Vi ser idag en avsaknad av kontroll och regelefterlevnad för miljözon 1 i hela staden. Det behöver tas på allvar.
- En kartläggning bör göras för att granska hur stor miljönytta det skulle bli om man verkställde att alla fordon följde regelverket för miljözon.
- Det finns en risk att det blir fler små lastbilar (upp till 3,5 ton) eftersom dessa fordon är billigare, kan använda befintlig ladd infrastruktur, och det krävs bara B-körkort. Man brukar räkna att det går åt ca 8 – 10 små lastbilar på en större lastbil. Stockholms stad har som mål att minska fordonsrörelserna med 50 %.
- Förutsättningar för leveranser och transporter behöver kunna fungera även vid en samhällsstörning. Då behövs en bred palett av drivlinor och drivmedel för att minska sårbarheten i samhället. Vid ett eventuellt utökande av miljözon 3 i Stockholm och resten av landet så ser vi en risk att det undan-grävs möjligheter att bibehålla ett robust transportsystem. Säkerhetspolitiska aspekter behöver beaktas i större omfattning då det första införandet av miljözon 3 kommer sätta prägeln på hur teknik upphandlas i framtiden i hela Sverige.
- Sveriges Åkeriföretag ser möjligheter till ett bredare införande av miljözon dock med ett annat tidsperspektiv och annat tillvägagångssätt. I samband med det bör man tillgodose dagens befintliga fordon som redan idag utnyttjar dagens alla biobränslen ex HVO 100 för att få till en smidigare omställning till el, vätgas och gas fordon på sikt. För att detta ska kunna genomföras så måste det finnas långsiktiga planer från politiken.

- Vi ser positivt på att tillåta nattleveranser där det är möjligt, för att minska fordonsrörelserna dagtid av gods med tanke på den trafikträngsel som idag råder.

Gamla Stans Företagarförening

Gamla Stans Företagarförenings yttrande daterat den 1 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Det råder ingen tvekan om att konsekvenserna för handel och besöksnäring kommer att bli förödande vid ett införande av Miljözon klass 3 enligt förslaget. Tillgången till fossilfria fordon för godstrafik är alldeles för låg – enligt stadens egen konsekvensutredning 3% lätta lastbilar, 8% skåpbilar och 12% stora lastbilar. Trafikkontoret föreslår i sitt tjänsteutlåtande att ”Aktörer med godstransporter till området som inte klarar kraven behöver antingen skaffa fordon som möter kraven, överlåta uppdraget till någon annan eller sluta ta uppdrag i området”. När transportörer väljer bort uppdrag i miljözon klass 3 skärs livsnerven av för handel och besöksnäring i området.

Förslaget att beviljas dispens genom att beställa godkända fordon innan 30 juni 2024 (d v s inom den närmaste femmånadersperioden) visar på häpnadsväckande brister på insikt om det rådande konjunkturläget och allvarliga situationen för många i näringslivet. Konkurstalen skenar och många företagare, inte minst småföretagarna, inom handel och besöksnäring befinner sig i allvarlig kris: svag försäljning, kostnadsökningar till följd av inflationen, skenande hyror, höjda räntor för lån och skatteanstånd samt trög eller utebliven återhämtning efter pandemin.

Från fastighetsbranschen rapporteras om ökande vakansgrad och enligt Objektvision har antalet lediga butikslokaler i Stockholm rusat med 35% på ett år. I en tid då många företag kämpar för sin överlevnad torde utrymmet för att kunna nyinvestera fossilfritt för att säkra upp 88%-97% av dagens godstransporter, vara kraftigt begränsat. Ett införande av miljözon klass 3 enligt förslaget riskerar att på kort tid kväva de företag vars existens är beroende av godsleveranser och persontransporter med t ex långfärdsbuss. En alltför forcerad tidsplan för omställning riskerar att försvåra för den mångfald av verksamheter som riksintresset Gamla stan behöver. Vi kan inte nog understryka vikten av friktionsfria godsleveranser också i väntan på att en fossilfri fordonsflotta mognar och laddinfrastruktur kommer på plats.

Vi vill också lyfta fram risken för negativ påverkan på både luft och trafikmiljö i Gamla stan då köerna förväntas öka p g a begränsningen som planeras införas i Klaratunneln. När 72% genomfartstrafik inte längre äger tillträde till området i City och måste välja andra vägar, ligger Centralbron, Munkbroleden och Skeppsbron nära tillhands söderöver. För Centralbron utreds dessutom dedikerad bussfil och busshållsplats, enligt Stadens senaste budget. En ökning av stillastående eller långsamtgående trafikköer riskerar att försämra för Gamla stans inre delar som sedan länge har anpassat till sig en egen miljözon med fordonsförbud 19 timmar per dygn.

För oss som är verksamma i en snart 800-årig handelstradition och värnar det levande kulturarvet Gamla stan, är det obegripligt att stadens styre föreslår åtgärder med minimala förutsättningar för ett lyckat genomförande i alla dess delar, oavsett om området är City eller annat närliggande område på tur inför en utvidgning.

Det är ett oerhört ansvar som vilar på de folkvalda ledamöterna i kommunfullmäktige inför beslutet om Miljözon klass 3.

Motorbranschens Riksförbund

Motorbranschens Riksförbunds yttrande daterat den 1 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

En framgångsrik stad måste vara öppen för alla som vill dit, inte bara de som bor där, de som har råd med nya dyra bilar. Ett myllrande gatuliv förutsätter att även bilburna besökare ges tillträde.

Med en forcerad tidplan riskerar citys attraktivitet och dess näringsliv att skadas med följderna att uppskattningsvis 1 000 – 2 000 arbetstillfällen i city riskerar att gå förlorade inom detaljhandel, hotell och restaurang enligt Svensk Handel och Visita. Även tillgången till laddinfrastruktur och elfordon kan generellt ses om en flaskhals. City riskerar att förlora attraktionskraft.

För att nå den önskade effekten med en förbättrad luftkvalitet kan andra insatser vara del i att nå målet. Förslag att titta närmare på kan vara att införa åtgärder på de gator som har för höga gränsvärden, alternativt utvärdera om andra åtgärder såsom trafikomläggningar eller intensifierad städning kan ge likvärdig effekt på luftkvalitén. Ett annat förslag är att se över utsläppen från Klaratunneln, som idag kommer ut vid Vattugatan som ligger i direkt närhet till det utpekade miljözonsområdet. Då trafiken i tunneln inte kommer att påverkas av miljözonens krav kommer den fortsättningsvis vara en utsläpsskälla med påverkan på citys luftkvalitet. Något som kanske går att lösa via effektiva filter eller andra utsläppslösningar som förhindrar att dessa utsläpp sprids i de områden som många cyklister och gångtrafikanter vistas i. Sedan 1990 har stadens klimatpåverkan och de totala utsläppen av växthusgaser minskat med en tredjedel. Vi kan numera konstatera att det inte längre finns någon motsättning mellan hållbarhet och bilismen i och med elbilen.

Vi anser att ärendet behöver utredas mer och att införandes av miljözonen bör senareläggas tills att mer fakta har haft möjlighet att presenteras.

Scania Sverige

Scania Sveriges yttrande daterat den 1 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Eftersom vårt mål är att driva skiftet mot ett hållbart transportsystem ställer vi oss generellt positiva till politisk styrning som hjälper våra kunder att våga investera i hållbara fordon. Vi tycker dessutom det är mycket positivt med slopandet av

nattleveransförbudet, vilket möjliggör ökad transporteffektivitet och därmed ytterligare kan stärka våra lastbils kunder i deras investeringsbeslut.

I dialog med våra återförsäljare, kunder och partners vill vi nämna ett antal förutsättningar som vi anser behöver vara uppfyllda för att lyckosamt implementera en sådan miljözon som föreslås.

1. Implementeringstiden

Leveranstiden för nya batteridrivna fordon har väsentligt förbättrats under det senaste året, men ledtiderna är fortfarande relativt långa, och med den ökade geopolitiska osäkerheten finns det risk för oväntade ytterligare förseningar av komponenter. Lägg där till att då majoriteten av alla fordon som rör sig i den utpekade zonen har en påbyggnation, så är det i stort sett omöjligt att beställa ett fordon idag, och ha det färdigt för transportuppdrag vid införandet av miljözonen. Vi skulle därför gärna se en viss fördröjning av implementeringsdatumet.

Än mer viktigt är att den utökning av zonen som nämns i remissen tydligt kommuniceras i mycket god tid: Vilket område kommer den att omfatta, när planeras den träda i kraft, vilka regler kommer gälla osv. Vi gläds åt att även Trafikkontoret bedömer att ett beslut om utvidgning bör aviseras så tidigt som möjligt.

2. Dispens i vissa fall

Vi anser att det är viktigt att kommunen ges möjlighet att bevilja dispenser, vilket Trafikkontoret arbetar med och anser att staden bör prioritera för att nå acceptans och regelefterlevnad. Ett åkeri med tunga fordon investerar ofta med 5-8 års investeringshorisont. Att sälja av ett fordon i förtid enkom för att investera i ett nytt som uppfyller Miljözon klass 3-kraven blir kostsamt för ett litet åkeri. Vi skulle gärna se en möjlighet till dispens för företag som har transportuppdrag i zonen och kan visa att de orderlagt ett fordon som uppfyller klassningen, men som kommer att levereras och färdigställas först under 2025.

En specifik kategori där vi ser att man har svårt att möta miljözonens krav idag, är cementblandare. Det byggs mycket i det utpekade området för miljözonen, och Scania arbetar gärna tillsammans med kunder och transportköpare för att göra även dessa transporter mer hållbara, men till att börja med ser vi ett behov av dispens just här.

Även turistbussar är en kategori som har svårt att möta miljözonens krav på kort sikt. Det finns idag inga helelektriska turistbussar med samma kapacitet som bussar med förbränningsmotor när det gäller kombinationen av räckvidd, passagerarantal och bagageutrymme. Många turistbussar har dessutom rullat väldigt lite under pandemin, och det är inte försvarbart från en ekonomisk eller miljömässig synvinkel att byta ut dem i förtid. Turistbussar gynnas inte heller av slopade nattleveranser eller utökade samlastningsmöjligheter. En för krånglig resa för passagerarna riskerar istället att premiera personbilstrafiken vilket motverkar stadens mål gällande biltrafiken i city.

3. Konkretisera samlastningsmöjligheter för gods

Från ett transporteffektivt perspektiv är samlastning en utmärkt tanke som kan lösa problem med trängsel, och vi håller med om Trafikkontorets bedömning att miljözonen kan bidra till ökade förutsättningar för realisering av nya transportlösningar med samlastningssystem. I synnerhet om det kombineras med ”off peak” transporter. För att det ska kunna genomföras ser vi att det behövs både incitament och tydlighet, då det finns en viss oro bland våra kunder gällande bland annat försäkring och ansvar för gods.

4. Behov av mer publik laddinfrastruktur

Många av våra kunder, kanske främst i storstadsområden såsom Stockholm, är redo att investera i elektrifierade fordon, men för att ännu fler ska göra det behövs ytterligare satsningar på publik laddinfrastruktur. Det är inte möjligt för åkerierna att förlita sig endast på depåladdning utan möjlighet till snabbbladdning för tunga fordon behövs i Stockholm. Detta blir än viktigare för de tidigare nämnda turistbussarna, som inte sällan utgår från en mindre stad, och inte kommer ha tillgång till något annat än publik laddning i Stockholm. För dem behöver det finnas tillgänglig laddinfrastruktur för snabbbladdning på lämpliga platser såsom Cityterminalen eller vid typiska turistmål där bussar parkerar och väntar.

5. Anpassad upphandling av transporter

Scania vill se att staden, som en del av införandet av miljözonen, anpassar sina upphandlingskrav gällande transporter. Elektrifieringspakten i Stockholm har sammanställt en del önskemål från åkerier, och det finns många parametrar att styra kring beroende på vilken effekt man vill uppnå (leveransfönster, fyllnadsgrad, bullernivå, fossilfri drift mm.). Det är rimligt att kravställa en viss andel eldrift, och i exempelvis Göteborg Stad ger eldrift rabatt under upphandlad avtalsperiod. Staden kan öppna för en mix av biogas- och eldrift genom att prioritera ljudnivå och kravställa att PIEK-certifiering ska finnas. Tillgång på fordon för förnyelse av fordonsflottan måste tas hänsyn till, liksom tillgång till laddinfrastruktur vid krav på eldrift.

6. Långsiktiga spelregler

Som så många gånger förut efterfrågar både vi och våra kunder långsiktiga spelregler. Det behövs en framtidssäker politisk linje för att våra kunder ska känna sig trygga med att våga investera i ny, hållbar, teknik eftersom den idag innebär en markant högre kostnad. Att införa en Miljözon klass 3, för att till exempel sedan ta bort den, skulle få kostsamma följder för våra kunder.

Sammantaget ser vi på Scania positivt på införandet av Miljözon klass 3 då vi anser att det påskyndar den förändring vi behöver se för att nå 2030-målen inom transportsektorn, och bidra till ett hållbart transportsystem. Att Stockholms Stad väljer att gå i frontlinjen för detta betyder dock att man bör vara relativt generös när det kommer till dispenser – alternativt skjuta på implementeringen – för att inte

förstöra den goda vilja som vi redan idag ser hos våra kunder när det kommer till driv att minska sina utsläpp.

Svenska Taxiförbundet

Svenska Taxiförbundets yttrande daterat den 1 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Svenska Taxiförbundet är positiv till åtgärder vilka förbättrar miljön, minskar beroendet av privatbilism samt leder till att våra transportpolitiska miljömål uppnås. Sålunda tillstyrker vi beslutet som sådant men menar att vissa förutsättningar först måste vara uppfyllda innan bestämmelserna kan börja tillämpas. Då dessa förutsättningar är rätt så omfattande, och i en del fall kräver att Regeringen inför förändringar eller tillägg i Trafikförordningens 11 kap 4 §, yrkar Svenska Taxiförbundet att tillämpning av beslutet om införandet av Miljözon 3 i det nu aktuella City-området träder i kraft först den 1/1 2027.

Taxi som en del av kollektivtrafiken

En förutsättning för införandet av miljözon 3 är att det finns en väl utbyggd kollektivtrafik som kan säkerställa god tillgänglighet. Om invånarna – inte bara de boende utan även besökare – kan nyttja en väl utbyggd kollektivtrafik lär acceptansen för dylika åtgärder som denna öka.

Kollektivtrafik är inte bara 'traditionell' kollektivtrafik som bussar och T-bana. Även taxi spelar – och kan spela – en viktig roll som utförare av persontransporter till/från större kollektivtrafik-centra och bör ses fullt ut som en viktig del av kollektivtrafiken. S.k. 'anropsstyrd taxi' eller 'passagerartransporter på begäran' blir mer och mer vanligt och inte minst i ett tätbebyggt område som City-kärnan utgör, med många smala gator och passager, är sådan kollektivtrafik utförd med taxifordon ett alternativ för att kunna ta sig till/från t.ex. tunnelbanestationer eller större busshållplatser.

Att använda taxi som en del av kollektivtrafiken innebär inte bara att vi på allvar kan minska privatbilismen utan även frigöra gatumark som idag används för parkering. En grönare mer levande stad skulle då på allvar kunna förverkligas. Konsekvensanalysens bedömning att eldrivna bilpooler skulle öka i användning löser inte parkerings- eller ladd infrastrukturproblemet och bidrar heller inte till samma friare gatumiljö som om vi skulle välja att använda oss av 'anropsstyrd taxi' som ett komplement till den 'traditionella' kollektivtrafiken.

Förslagets inverkan på persontransporter med taxi

Svenska Taxiförbundet noterar att det i förslagets konsekvensanalys (sidan 31) anges att taxinäringens största utmaning utgörs av färdtjänsten, men att då dessa transporter undantas från bestämmelserna, "...den verksamheten inte [kommer att] ha några större utmaningar med införandet.

Det stämmer att färdtjänstresor undantas från fordonskraven i miljözon klass 3 men vill vi på allvar ha en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik – även på micronivå – inom zonen så behöver vi även använda oss av taxi som en del av kollektivtrafiken. Ett undantag för dessa persontransporter bör ligga i samhällets intresse och skulle mycket väl kunna rymmas inom ramen för ett generellt undantag för kollektivtrafik på väg där Taxi har en stor och viktig roll som komplement till den traditionella kollektivtrafiken med buss.

En ytterligare aspekt som bör tas hänsyn till, och som spelar stor roll för taxis möjlighet att komplettera traditionell kollektivtrafik i detta område, är som vi även tar upp nedan att långt ifrån hela fordonsflottan hunnit övergå till fossilfritt per den 1/1 2025. Detta gör både trafikdirigering samt möjlighet att optimera taxiresurser svårare vilket i förlängningen drabbar resenärerna. Det finns en undantagsmöjlighet i Trafikförordningen som medger att bussar över 3,5 ton vilka drivs som laddhybrider får trafikera zonen. Om dessa fordon pga. sin storlek inte kan trafikera smalare gator är ett realistiskt alternativ taxifordonen som klarar av trafikmiljön i zonen. Då krävs att dessa får trafikera zonen på samma villkor som övrig kollektivtrafik på väg.

Svenska Taxiförbundet noterar att Staden i konsekvensanalysen uppmärksammar problemet med att lätta lastbilar vilka överstiger 3,5 ton pga. eldrift kräver C-körkort (sidan 29) men att Regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att se över nuvarande regler för att tillåta lätta lastbilar att föras med B-körkort förmodligen väntas bidra till att öka andelen lätta lastbilar som klarar miljözon klass 3 i Stockholm. Något motsvarande uppdrag finns dock ej vad gäller special-fordon för persontransporter, som rullstolstaxi, där en ändring i EU:s Körkortsdirektiv är en förutsättning för tillverkarna att producera dessa med eldrift.

För att kunna utföra persontransporter med specialfordon som t.ex. rullstolstaxi bör tillämpningen av bestämmelserna skjutas fram till dess att dessa fordon finns tillgängliga på marknaden, något som kräver en ändring av nuvarande bestämmelser i EU:s Körkortsdirektiv. En revidering pågår av Direktivet där det skall bli möjligt att köra dessa fordon med B-körkort och Taxiförarlegitimation även om fordonsvikten pga. elbatteriernas höga vikt överstiger 3,5 ton, under förutsättning att denna övervikt enbart beror batterivikten.

Innan nuvarande bestämmelser har ändrats så att specialfordon vilka pga. elbatteriernas höga vikt överskrider 3,5 ton ändock fortsatt skall kunna köras med B-körkort sker ingen tillverkning av eldrivna specialfordon som rullstolstaxi. Dessa fordon skulle med nuvarande undantag i Trafikförordningen ändå kunna utföra sjuk- eller färdtjänsttransporter men t.ex. omsorgsresor vilka anordnas i enlighet med lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (1993:377), LSS, omfattas inte av undantagen i Trafikförordningens 11 kap 4 § och skulle inte kunna vara möjliga att utföra längre med nuvarande fordonstyper. Just vad gäller omsorgsresor under LSS är det extra viktigt med ett generellt undantag. Dessa för individen livsnödvändiga resor måste få kunna utföras även om de inte faller in under Färdtjänstlagen och även om fordonet inte uppfyller kraven för miljözon 3.

För att dessa resor skall kunna utföras bör tillämpningen skjutas upp till dess att reglerna i EU:s Körkortsdirektiv ändrats och produktionen av fordonen satts i gång. Först då är det realistiskt med ett krav på eldrivna specialfordon.

Undantagsmöjligheter

Om vi på allvar vill kunna förbättra miljön samtidigt som vi minskar privatbilismen och ökar kollektivtrafikens attraktionskraft, måste vi vidta åtgärder för att yrkesmässiga person-transporter – som taxi – kan utföras även efter att miljözon 3 införts. Det kan antingen ske genom att individuella dispenser utfärdas för aktuella taxifordon eller, vilket är mer att rekommendera, att en dialog förs med Regeringen och – om så krävs – även med EU-kommissionen för att införa ett nytt undantag i Trafikförordningens 11 kap 4 § så att dylika transporter kan tillåtas med utfärdande av generell dispens. Inte minst viktigt är en sådan generell dispens med tanke på de tillämpningsproblem som annars skulle uppstå om ett fordon som utför en laglig färdtjänstresa in i miljözonen efter avslutad resa inte lagligt kan lämna denna zon utan att medföra en ny färdtjänstpassagerare ut ur den,

På sidan 18(39) i konsekvensanalysen skrivs att City-kärnan idag trafikeras av ca 800 taxibilar per dag varav 16% anges klara kraven för miljözon 3. Om vi vill både minska privatbilismen och öka attraktionskraften för – i detta fall – Citynära kompletterande kollektivtrafik med anropsstyrd taxi lär förmodligen antalet taxibilar som trafikerar City-kärnan öka.

Det är långt ifrån säkert att ens merparten av dessa klarar miljökraven för City-kärnan 31/12 2024 och även om taxinäringen är på mycket god väg, med strategiska beslut hos flera stora aktörer om att bara tillåta att fossilfria fordon köps in, bör hänsyn tas till att taxibilar används i minst tre år och taxiföretagen måste kunna använda kvarvarande fossildrivna fordon under återstående del av den ekonomiska livslängden.

Skulle denna ekonomiska livslängd pga. ett alltför tidigt införande av miljözonen tvinga taxiåkerierna att i förtid skriva av befintliga fordon och investera stora belopp, förmodligen i storleksordningen flera miljoner, i fossilfria fordon skulle detta innebära påfrestningar för en bransch med i många fall obefintliga marginaler som åkerierna helt enkelt inte kan klara av.

Det är helt enkelt inte ekonomiskt möjligt att på så kort tid uppfylla kraven för miljözon 3 vilket skulle medföra negativa konsekvenser för innevånarnas tillgänglighet till samhällsviktiga funktioner om de införs innan branschen har möjlighet att efterleva kraven.

Miljözonens avgränsning

Även om Svenska Taxiförbundet är positiv till förslaget som sådant har vi invändningar mot dess geografiska sträckning i vissa avseenden. Främst begränsningen gällande Klaratunneln där Staden i sin konsekvensanalys (sidorna 26, 27) bedömer att köerna i City och på Centralbron/Klarastrandsleden i rusningstrafik

kommer öka. Att enbart flytta trafiken på detta sätt och skapa mer köer, med mer stillastående fordon, ger oss inte en bättre livskvalitet inom City-kärnan där dessa fordon ej längre får köra.

Att avgränsa miljözonen så att Klaratunneln i norrgående riktning blir omöjlig att använda för t.ex. laddhybrider skapar mer problem än det löser. Speciellt ställer vi oss frågande till hur polisen kan kontrollera att fordon inte kör in i Klaratunneln för att fortsätta på Sveavägen i norrgående riktning.

För att öka acceptansen för bestämmelserna, och öka sannolikheten för att de efterlevs, bör sträckningen ändras så att det blir möjligt att använda sig av Klaratunneln även i norrgående riktning. Sker så ej riskerar vi att nettoutsläppen av koldioxid ökar i Stockholms innerstad då fordon i kö släpper ut mer avgaser, vilka sprider sig med vinden i hela innerstaden, och då även till miljözonen.

Övervakning av regelefterlevnad

I sammanhanget önskar även Svenska Taxiförbundet betona att polisens tillsynsförmåga och kapacitet säkerställts innan miljözon 3 införs i det aktuella området. Ett förbud som saknar verkan om det inte regelbundet kontrolleras av polis riskerar att bli urvattnat och urholka medborgarnas förtroende för inte bara denna åtgärd utan även ytterligare åtgärder. Genom att införa miljözon 3 blir företagare tvungna att investera i nya fordon. Om inte det kontrolleras och säkerställs att enbart fordon som uppfyller kraven trafikerar området riskerar företagare som investerat miljonbelopp i nya fordon allvarliga konkurrensnackdelar gentemot andra företagare vilka inte investerat i dessa fordon och utan någon nämnvärd påföljd ändå fortsätter att trafikera området.

Svenska Taxiförbundet noterar att Trafikkontoret ser positivt på Transportstyrelsens förslag om att kommunerna skall medges möjlighet att övervaka miljözoner via parkeringsövervakning (sidorna 33 och 34 i konsekvensanalysen). Staden har dock, så vitt vi kan se, inga planer på att föregå ett nationellt beslut om detta utan inväntar ett sådant

Svenska Taxiförbundet menar att ett sådant nationellt beslut är fel väg att gå då parkerings-vakter saknar polisiära befogenheter och inte kan utfärda ordningsböter. Det är att föredra att ge polisen mer resurser till övervakning än att ändra lagstiftningen för att dessa parkeringsvakter skall ges dessa befogenheter vilket om inte annat ställer frågan om rättssäkerhet och hur domstolarna set på ordningsböter utfärdade av parkeringsvakter.

Ett införande utan att polisens förmåga att säkerställa regelefterlevnaden riskerar således att införandet blir kontraproduktivt.

2030-sekretariatets yttrande daterat den 9 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030.

Det är mycket positivt att ledande städer går före på klimatområdet, särskilt gällande trafiken som i hög grad är en lokal angelägenhet och där andra nyttor såsom minskat buller, bättre luftkvalitet, mer utrymme för annat än bilar och ökad trivsel tillfaller staden och dess invånare. Särskilt positivt bedömer vi det, när städerna utmanar befintlig lagstiftning och konkret visar hur de skulle kunna göra mer med ett mer omfattande mandat – vi har i exempelvis beteendepraktikan och i vårt pågående arbete kring fordonsdelning betonat att kommuner bör få besluta om trängselavgifter själva och bör få differentiera parkeringsavgifter som de önskar.

Vi är också positiva till Stockholm stads förslag om miljözoner, som i praktiken blir ett riktmärke för såväl andra kommuner som för hela fordonsmarknaden – ett fordon som inte är välkommet i stora delar av huvudstaden blir mindre attraktivt på marknaden och därmed påskyndas den omställning vi vill se. Vi avstår från detaljsynpunkter avseende t.ex. geografiskt gränssnitt till förmån för ett antal centrala insikter:

1. Kollektivtrafiken behöver stärkas. För att med medborgerlig acceptans kunna införa de begränsningar staden föreslår, behöver kollektivtrafiken vara väl utbyggd, välfungerande och rimligt prissatt. Här ser vi med oro på stigande priser, indragna rutter och återkommande omfattande störningar i bl.a. pendeltågstrafiken. Vi menar också att taxi, bilpooler, elsparkcyklar och annan fordonsdelning bör räknas hit, då de ofta erbjuder lösningar på ”last mile” som traditionell definition av kollektivtrafik inte fullt ut hanterar.
2. Laddinfrastrukturen behöver byggas ut. För att säkra acceptansen för miljözonen är det viktigt att det är lätt att ladda elfordon inom hela miljözonen – samtidigt som utbyggnaden av laddinfrastruktur inte bör leda till ökad trafik in till zonen, vilket vi tidigare framfört som ett frågetecken kring Stockholms ”laddgator”. Detta bör kontinuerligt utvärderas, inklusive kommande t.ex. stationer för batteribyten och tankställen för vätgas.
3. En strategi för delad och hållbar mobilitet bör utvecklas. Trafikbegränsningar inom en viss zon riskerar alltid att leda till att delar av trafiken flyttar snarare än skiftas till andra mer hållbara färdval. Staden bör komplettera införandet av miljözon för privatbilism med en strategi för att öka resandet med delad och hållbar mobilitet – så att det önskade skiftet verkligen sker.
4. Inför planerad flexibilitet. Det finns inga erfarenheter att nyttja när zonen utformas, vilket talar för att delar kan behöva justeras för att fungera optimalt. Över tid bör zonen troligen därtill justeras i takt med att färdslag utvecklas, befolkningsstruktur ändras, arbetspendling och andra resemönster ändras etc. Systemet bör därför ha en flexibilitet, men för att ge stadens invånare, näringsliv och besökare trygghet bör

justeringar ske enligt ett tydligt format, t.ex. med kontrollstationer och publika hearings två gånger per mandatperiod.

5. Undantag behövs – i lagom omfattning. När Paris nu höjer p-avgifterna för vissa fordon, undantas 90% av fordonsflottan och förslaget blir ett kraftfullt slag i luften. Stockholms stads förslag till undantag bör vara mer begränsade, men mer omfattande än i det nu remitterade förslaget – alla former av kollektivtrafik (se ovan) bör omfattas, inklusive delningstjänster och taxi. Vi vill också säkerställa att förändrade regler för B-körkort, med tillstånd att framföra fordon upp till 4.25 ton på eldrift, införs i bestämmelserna. Vi vill också säkerställa att konverterade fordon

6. Regeländringar. Stadens förslag till införande är baserat på nationell lagstiftning, men troligen krävs ett nytt undantag av Trafikförordningen (11 kapitlet, 4:e paragrafen) så att en generell dispens kan ges till de fordonskategorier som nämns ovan. Transportstyrelsen föreslår att parkeringsövervakningen bör få ett utökat mandat att säkra regelefterlevnaden, vilket vi håller öppet för – men det behöver då utredas och ett förslag läggas fram av regeringen, vilket är en process som i så fall bör inledas snarast.

7. Lagar ska följas. Vi konstaterar att efterlevnaden för Stockholms dubbdäcksförbud inte fullt ut kan garanteras eftersom tillsynen är begränsad. Det gäller förstås också en kommande miljözon; blir det en ”etablerad sanning” att kontrollen är bristfällig, blir efterlevnaden därefter. Därför bör resurser säkras för fordonskontroll, särskilt till en början. Vi ser också tydliga synergier mellan miljözonen, dubbdäcksförbudet och andra restriktioner som bör följas upp mer. Oaktat möjligheten att i framtiden eventuellt ålägga parkeringsvakter detta uppdrag, konstaterar vi att det i nuläget måste ske med ökade polisiära resurser och en prioritering av detta arbete.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

- a. Att i första hand återremittera förslaget om införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
- b. Att i andra hand avslå förslaget om införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
- c. Att därutöver anföra.

Detta är ett beslutsunderlag som ger otillräckliga besked. Trafikkontoret behöver återkomma i viktiga delar om hur genomförandet ens ska gå till, innan ärendet går vidare till kommunfullmäktige. Beslutsprocessen kring införandet av miljözon 3 har redan varit förvirrande. Ett mer rimligt förfarande hade varit att från början ge Trafikkontoret i uppdrag att undersöka vilka områden som är ”särskilt miljö känsliga” och se om det finns skäl för att införa miljözon klass 3 där. Det är i dagsläget fortfarande oklart varför just denna plats i Stockholm har valts. Trafikkontoret uppger själva att ”miljözon klass 3 blir troligen den första i sitt slag”. Detta ställer ännu högre krav på relevanta besked. Samtidigt har kommunen beslutat om att utreda och fatta beslut om utvidgning av zonen innan den ens har trätt i kraft.

Utsläppen från trafiken måste minska och luftkvaliteten behöver bli bättre. Det råder det ingen tvekan om från vår sida varpå vi stolt står bakom Stockholms stads mål om utsläppsfri vägtrafik i innerstan till 2030. Men det snara införandet av ett totalförbud mot bensin, diesel och hybridbilar i centrala Stockholm är inte en lösning i den riktningen. Det är symbolpolitik som försvårar för näringslivet i centrala Stockholm och som flyttar fossila transporter från centrala Stockholm. Resultatet blir att utsläppen flyttar från där nästan ingen bor till omgivande bostadsområden på Östermalm och i Vasastan.

Omställningen till utsläppsfri trafik är igång, men att från ett år till en annan förvänta sig att leverans- och persontrafiken ska hinna ställa om är en orimlig tidplan. Effekten majoriteten önskar uppnå av miljözonen kräver infrastruktur och teknik som på ett års tid är omöjlig att dra fram eller investera i för företag och inte minst Stockholms stad. Privatpersoner, företag och organisationer behöver ges tid för att planera för och anpassa sig till att kunna ställa om i stället för att behöva ställa in. De som idag exempelvis har en laddhybrid, ska klämmas dit med böter, och det är polisresurser som måste avsättas för detta. Det är inget annat än mycket tondövt kopplat till den tid vi lever i.

Bristen på laddinfrastruktur är fortfarande stor i Stockholm, inte minst i City. Antalet offentliga laddpunkter i Stockholms stad är nästan 6500, eller 12 bilar per offentlig

laddstolpe. Det betyder att Stockholms stad inte möter EU:s mål att det ska finnas en offentlig laddpunkt per 10 laddbara fordon.

Trots det stora behovet att laddinfrastruktur i City, inte minst på snabbaddare för exempelvis taxibilar, är det generellt mest ekonomiskt fördelaktigt för lastbilar att ladda elfordon i egen depå. Innan en miljözon klass 3 kan införas behöver Stockholms stad därför komma till bukt med de långa ledtiderna för att dra fram nya laddpunkter.

Men det är inte bara laddinfrastruktur det rådet brist på. I city görs dagligen tusentals leveranser varpå elektrifieringen av godstrafiken är avgörande för huruvida införandet av en miljözon klass 3 ska vara möjlig redan nästa vinter. Andelen elektrifierade lätta och tunga lastbilar ökar men från tidigare väldigt låga nivåer. Främsta anledningen till att utvecklingen går långsamt, utöver britsen på laddinfrastruktur, är de långa leveranstiderna och höga kostnaderna.

Exempelvis kostar en elektrisk tung lastbil två till tre gånger mer än en fossildriven. Eftersom de är tyngre förlorar de i tillåten lastvikt vilket innebär att fler lastbilar behövs fler fordon för lika stora leveranser som i dag. De långa leveranstiderna är även ett problem för taxinäringen.

Vidare befinner sig fortfarande elektrifieringen av busstrafiken för turist- och beställningstrafik i sin linda. Sightseeingverksamhet och bussresor för turistgrupper till och från hotell kommer således inte kunna förekomma.

Transportstyrelsen har tagit fram generella rekommendationer för vilka frågeställningar som en kommun behöver ta hänsyn till innan ett beslut om att införa en miljözon fattas. En punkt som Transportstyrelsen listar är: Hur kommer näringslivet att påverkas? I tjänsteutlåtandet från Trafikkontoret påpekas att ”aktörer med godstransporter till området som inte klarar kraven behöver antingen skaffa fordon som möter kraven, överlåta uppdraget till någon annan eller sluta ta uppdrag i området”. Det finns dock inga uppskattningar av hur många som kommer att påverkas på detta vis, eller vilka kostnader det medför. Det finns ingen uppskattning av hur de företag som är verksamma inom området kan påverkas i form av ökade transportkostnader eller begränsad tillgänglighet för leveranser.

Arbetsstillfällena som riskeras om butiker, restauranger och hotell inte maktar med den hastiga omställningen kommer inte minst drabba hotell- och restaurangbranschen – d.v.s. branscher som redan känner av lågkonjunkturen och där många har sitt allra första jobb.

Trafikkontorets utredning utgår man ifrån att om halterna av kvävedioxider överstiger WHO:s riktlinjer, så ska området definieras som ett ”särskilt miljökänsligt område”. Det anges även i analysen att ”dagens miljö kvalitetsnormer för NO₂ klaras i området”. Däremot klaras inte WHO:s riktvärden. Det innebär att området klarar de krav som ställs enligt svensk lagstiftning, men inte riktlinjer enligt WHO. Vid en bedömning av om det föreligger skäl för att införa en miljözon borde utgångspunkten för om området utgör ett ”särskilt miljökänsligt område” vara om luftkvaliteten

uppfyller kraven enligt svensk lagstiftning, inte rekommendationer från WHO. Miljözoner är en ingripande lagstiftning, och kriterierna för när de får införas bör utgå ifrån i lagstiftning fastställda kriterier.

Därutöver påverkar utformningen av miljözon klass 3 fastigheten Parkaden. Stockholms stad har redan 2007 klassat fastigheten som en av de mest kulturhistoriskt värdefulla fastigheterna på Norrmalm och byggnaden är blåmärkt, vilket innebär att den uppfyller kriterierna för byggnadsminnen i kulturminneslagen. Fastighetsägare kan inte nyttja fastigheten till annat än parkeringshus samtidigt som antalet bilar som kan nyttja parkeringen kraftigt begränsas genom reglerna för den miljözon som föreslås. Samtidigt har Stockholm parkering ett parkeringshus i angränsande kvarter, i Gallerian, med över 440 parkeringsplatser som inte berörs av den föreslagna miljözonen. Effekten av detta måste analyseras ytterligare särskilt avseende konkurrensneutraliteten mellan stadens egen parkeringsverksamhet och exempelvis Parkaden.

Trots att förutsättningarna för omställning inte finns ska ändå förbud införas redan nästa år. Även om tanken är god, inför majoriteten med andra ord miljözonen från fel håll. För att omställningen till utsläppsfri trafik ska ske behöver vi skapa förutsättningar innan vi inför förbud – annars kommer omställningen inte vara görbar eller legitim. Mer behöver göras för att Stockholm ska kunna nå 2030-målet om utsläppsfri trafik men införandet av en miljözon klass 3 i Stockholm City är inte ett steg mot detta. Ärendet behöver återremitteras eller i detta skede avslås för ett bättre beslutsunderlag.

Reservation av Anders Lindman (SD)

a. Trafiknämnden uppmanar kommunfullmäktige att besluta om att ej införa miljözon 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.

b. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är generellt emot införande av miljözon 3 i Stockholm eftersom det får betydande negativa konsekvenser för boende, näringsliv och trafikflöden. Vidare existerar det inte någon realistisk möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden inom miljözonerna.

Införande av miljözon 3 i det aktuella området kommer p.g.a. Klaratunnelns mynning att innebära en kraftigt negativ trafikflödespåverkan.

Fordonsparken i Stockholm kommer inom sinom tid att elektrifieras och införande av miljözon 3 kommer inte nämnvärt påverka denna utveckling utan endast innebära problem och ökade kostnader för de som bor och verkar i Stockholm. Införandet av miljözon 3 är en missriktad åtgärd som varken bidrar till en förbättrad miljö inom zonen eller har någon betydelse för det globala klimatet.

Reservation av Markus Berensson m.fl. (C)

- a. Att delvis avslå förvaltningens förslag till beslut.
- b. Att införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.
- c. Att därutöver anföra:

Centerpartiet ser införandet av skärpta miljözonsbestämmelser i Stockholms stad som en förutsättning för stadens mål att uppnå en klimatpositiv stad till 2030 och en fossilbränslefri stad senast 2035. Detta kräver att utsläppen från fossildrivna fordon minskar snabbt och att laddinfrastrukturen för eldrivna fordon byggs ut kraftigt. Centerpartiets uppfattning är att staden bör införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.

I dagsläget råder två nivåer av miljözonsbestämmelser i staden; dels miljözon 1 som innefattar större delen av innerstaden och dels miljözon 2 som berör Hornsgatan. Förslaget om miljözon 3 på denna tämligen begränsade yta skapar ännu en enklav med särskilda bestämmelser från de tidigare två. Centerpartiet vill därmed betona vikten av att förändringar i miljözonsbestämmelser kommuniceras väl och i god tid till Stockholmarna. Att som första steg istället införa miljözon 2 i hela innerstaden signalerar tydligt att omställningens tid är nu – samtidigt som man ger Stockholmarna en realistisk möjlighet att planera inför skärpta regler inom snar framtid.

Ersätтарыttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

1. Att avslå kontorets förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande

Stockholm har en enorm potential och ska fortsätta att utvecklas till att bli landets mest företagsvänliga stad med en trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. Tack vare den snabba teknikutvecklingen minskar redan kvävedioxidhalterna märkbart såväl nationellt som lokalt parallellt med att svenskarna i snabb takt stället om till fossilfria fordonstyper. Luftkvalitén förbättras och fordonsflottans påverkan på klimatet avtar.

Det är högst anmärkningsvärt att man går vidare med miljözonen med tanke på det som framgår i stadens egen konsekvensanalys: mellan 84-97 % av dagens trafik i området klarar inte kraven som kommer ställas när zonen inrättas, trafiken kommer trängas upp ur Klaratunneln till närliggande gator vilka, enligt trafikkontoret, uttryckligen har begränsade möjligheter att hantera den trafik som annars kunde köra in i tunneln. Man skapar medvetet en ohållbar trafiksituation – allt på grund av framförhandlad symbolpolitik.

Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur. Att miljözonen inrättas för att förbättra luftkvalitén klingar skenheligt med tanke vad som framgår i stadens konsekvensanalys. Enligt

analysen finns inte bara en påtaglig risk att utsläppen kommer öka på de angränsande huvudgatorna när trafiken trängs upp ur tunneln; zonen i sig bedöms även leda till ökade utsläpp på totalen eftersom att de utpekade alternativa färdvägarna är mycket längre än resan genom Klaratunneln. Vidare behöver även effekterna på partikelhalterna beaktas då studier visar att de tyngre, elektrifierade fordonen bidrar till att riva upp mer partiklar. Framförallt i de fall de även är dubbdäcksutrustade.

Sverige är ett litet exportberoende land i Europas nordligaste region. Som landets huvudstad behöver näringslivets behov beaktas tidigt och väl, inte nonchaleras eller experimenteras med. Enligt analysen kommer logistikföretag verksamma i området behöva byta fordon, överlåta uppdrag till andra aktörer eller sluta ta uppdrag inom miljözonen. Det är en helt absurd inställning till näringslivet och dess behov. Detta snedvriden dessutom konkurrensen när man får olika förutsättningar baserat på vilken sida av gatan man är verksam på; jämfört t.ex. Gallerian med NK, PK-huset och Mood. Zonen kommer enbart att leda till sämre företagsklimat i kombination med högre priser när gods och frakt fördyras på grund av politiskt orsakat kaos.

Avslutningsvis är vi genuint förvånade över att man så pass hastigt väljer att inrätta miljözonen när SL uppger att man inte kan garantera att busslinjerna som påverkas hinner ställa om till eldrift. Vänsterstyret borde svälja hedern och göra som Paris, London, Oslo och nederländska städer: avbryta planerna eller åtminstone senarelägga dem. Stockholm förtjänar ett ansvarstagande styre, inte denna experimentverkstad. Nej till miljözon 3 i city.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Reservation av Petra Gardos Ek m.fl. (M)

1. Att delvis godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Att därutöver anföra:

Utsläppen från trafiken måste minska och luftkvaliteten behöver bli bättre, därom råder det ingen tvekan för Moderaterna. Vi motsätter oss dock ett totalförbud mot bensen, diesel och vissa hybridbilar i centrala staden med denna mycket korta tid för införande.

Ett införande av föreslagen miljözon 3 i stadens mest centrala del är ett symbolpolitiskt tilltag som försvårar för nuvarande verksamheter i centrala Stockholm då den fordonsflotta som idag ombesörjer nödvändiga transporter inte kommer hinna ställa om till fossilfri drift i tid. Samtidigt ger förslaget ingen nämnvärd positiv inverkan på stadens totala utsläppsnivå. Trafiken tvingas till alternativa rutter vilka riskerar få negativ miljöpåverkan på boende i den omkringliggande citykärnan. Analys av det förändrade trafikflödets direkta miljöpåverkan på områden med permanentboende ställd i relation till bedömda

effektvinster för globala klimatsatser behöver göras, utvärderas och kommuniceras med medborgarna.

Miljöpåverkan inkl. buller kommer flytta från kvarter där få bor till mer bostadstäta områden inom Östermalm, Vasastan och Kungsholmen. Förslagets snara införande kommer inte rendera i att befintliga fordonsparker i ett trolslag förändras till fossilfri framdrivning. Förutsättningarna för detta finns inte ännu utan omställningen sker redan så snabbt som det är möjligt. Förslaget kommer endast tvinga bort den andel fordon som inte är fossilfri till kringområden. Även i detta fall påverkas kringområden med högre andel bostäder. Moderaterna delar förvaltningens bedömning att införandet av miljözon 3 i city riskerar få en negativ effekt ur både luftkvalitets- och säkerhetsperspektiv för boende och besökare i närliggande områden, på grund av ett ökat antal fordon som söker alternativa färdvägar eller letar parkeringsplats. Innerstadsboendes relativt höga medelinkomster innebär inte nödvändigtvis att invånarna har möjlighet att införskaffa en elbil, speciellt inte med så kort varsel som förslaget innebär. Förslaget område för miljözonen klarar idag de krav på luftkvalitet som ställs enligt svensk lagstiftning. Världshälsoorganisationens rekommendation ser dock annorlunda ut. Som underlag för beslut om införande av en miljözon, enligt förslaget, borde utgångspunkten vara svensk lagstiftning och inte rekommendationer från WHO.

Miljözoner är en ingripande lagstiftning, och kriterier för när de införs måste utgå ifrån det som är fastställt i lagstiftning. Särskilt om införandet riskerar leda till att lagkrav inte uppfylls i bostadsområden gränsande till föreslagen miljözon. Omställningen till utsläppsfri trafik pågår, men att från ett år till en annan förvänta sig att gods- och persontrafiken ska hinna ställa om är en orimlig tidplan. Den effekt majoriteten önskar uppnå av miljözonen kräver infrastruktur och teknik som på ett års tid är omöjlig att åstadkomma och finansiera för företag och Stockholms stad. Privatpersoner, företag och organisationer behöver tid för att kunna ställa om till den nya tekniken och inte tvingas till att ställa sin verksamhet pga. den.

De som idag investerat i fordon med laddhybridteknik och måste nu nyinvestera i fordon med laddhybridteknik som även uppfyller miljöklass euro 6. Politiska beslut måste ta hänsyn till medborgarnas förutsättningar att följa dess konsekvenser. Det vore olyckligt och oansvarigt att, genom förhastade politiska beslut, förlora medborgarnas acceptans och vilja till att följa beslut om förändring i staden. Det vore olyckligt inte bara utifrån förutsättningarna att nå satta mål utan även ur perspektivet att staden tvingas lägga orimliga resurser på kontroll av efterlevnad inom zonen genom att knyta tex polisresurser för detta ändamål. Idag behöver staden inte söka anledning att öka Polisens uppgiftsbörda utan tvärt om.

Bristen på laddinfrastruktur är fortfarande stor i Stockholm. Antalet offentliga laddpunkter är nästan 6 500 st. 12 personbilar per offentlig laddstolpe! Det betyder att staden inte möter EU:s mål om en offentlig laddpunkt per 10 laddbart fordon. Men det är inte bara laddinfrastruktur för personbilar det råder brist på. I City sker tusentals leveranser dagligen. Godstrafikföretagens förutsättningar för omställning till

fordon som möter kraven för miljözon 3 måste beaktas. Både tillgången till fordon på marknaden men även rimligheten i att kunna investera i ny fordonsflotta då kostnaden för tung lastbil med elektrisk drift är upp till tre gånger den för motsvarande av traditionell drift. Andelen elektrifierade lätta och tunga lastbilar ökar stadigt men utgår från låga nivåer.

En faktor som inte får förbises är att drivlinan för fordon med fossifri är betydligt tyngre än traditionella vilket medför en minskad lastförmåga. Detta leder i sin tur till att fler lastbilar krävs för att möta stadens behov leveranser. Minskat utsläpp till förmån för minskad klimatpåverkan kommer leda till ökat miljöavtryck för de människor som bor och verkar i staden. Behovet av transporter, oaktat om det gäller gods eller personer, kommer inte minska i innerstaden och övergång till icke fossila drivmedel påverkar endast till del den miljö vi lever i. Helheten i stadsbilden behöver vägas in! De arbetstillfällen som äventyras om butiker, restauranger och hotell inte mäktar med den hastiga omställningen kommer drabba hotell- och restaurangbranschen. En sektor som redan idag tyngs av ökade kostnader och lågkonjunktur. Samtidigt ska nämnas att stadens ekonomi är känslig för arbetslöshet vilket väger in då många, inom sektorn och i just city, har sitt första jobb.

Förvaltningen lyfter att restriktionerna riskerar försvåra för kunder, besökare och personal att komma verksamheter i city. Det kommer bli både svårare och dyrare för invånare och företag i området att anlita småföretagare som tex. hantverkare och städpersonal om dessa saknar resurser nog att investera i elfordon på så kort tid. Små företag kommer förnekas att konkurrera på samma nivå som större.

Med tiden för föreslagen införandeplan satt åt sidan ställer sig Moderaterna likt förvaltningen ändå tveksamma till att föreslaget område är tillräckligt utsträckt för att omfatta verksamheter med transportbehov nog att utgöra grund för investeringsbeslut om de nya fordonsflottor som krävs för att fortsatt kunna verka inom zonen ställt mot förväntade inkomster. Får city sitt transportbehov tillfredsställt eller är det inte värt mödan? Vi delar förvaltningens bedömning att införandet riskerar leda till att företag väljer bort uppdrag inom zonen grundat på ökade kostnad er ställt mot bedömda intäkter. Beslut som kommer drabba verksamhetsidkare, leda till ökade och i förlängningen nedläggning av småskaliga verksamheter. Det vore oklokt att införa miljözon 3 inom föreslaget område och inom föreslagen tidsram. Stockholm är inte redo att för ett införande utan behöver ge medborgare och näringsidkare förutsättningar att acceptera och följa inskränkningar i friheten, både ekonomisk och personlig.

Reservation av Anders Lindman (SD)

1. Nämnden uppmanar kommunfullmäktige att besluta om att ej införa miljözon 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är generellt emot införande av miljözon 3 i Stockholm eftersom det får betydande negativa konsekvenser för boende, näringsliv och trafikflöden. Vidare existerar det inte någon realistisk möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden inom miljözonerna.

Införande av miljözon 3 i det aktuella området kommer p.g.a. Klaratunnelns mynning att innebära en kraftigt negativ trafikflödespåverkan.

Fordonsparken i Stockholm kommer inom sinom tid att elektrifieras och införande av miljözon 3 kommer inte nämnvärt påverka denna utveckling utan endast innebära problem och ökade kostnader för de som bor och verkar i Stockholm. Införandet av miljözon 3 är en missriktad åtgärd som varken bidrar till en förbättrad miljö inom zonen eller har någon betydelse för det globala klimatet.

Reservation av Daniele Fava (C)

1. Att godkänna förvaltningens svar på remissen.
2. Att införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.
3. Att därutöver anföra:

Centerpartiet ser införandet av skärpta miljözonsbestämmelser i Stockholms stad som en förutsättning för stadens mål att uppnå en klimatpositiv stad till 2030 och en fossilbränslefri stad senast 2035. Detta kräver att utsläppen från fossildrivna fordon minskar snabbt och att laddinfrastrukturen för eldrivna fordon byggs ut kraftigt.

I dagsläget råder två nivåer av miljözonsbestämmelser i staden; dels miljözon 1 som innefattar större delen av innerstaden och dels miljözon 2 som berör Hornsgatan. Förslaget om miljözon 3 på denna tämligen begränsade yta skapar ännu en enklav med särskilda bestämmelser från de tidigare två.

Centerpartiet instämmer i förvaltningens kritik på flera punkter. Det föreslagna området är inte tillräckligt stort för att ge näringslivet tillräckliga incitament för stora investeringar i fordonsflottan. Verksamheter, småföretagare och kunder inom området påverkas negativt samt att det finns en risk för sämre luftkvalitet runt området.

För att motverka dessa negativa effekter, men samtidigt nå miljömålen och förbättra luftkvaliteten är Centerpartiets uppfattning därför att staden bör införa miljözon klass 2 i hela innerstaden under 2024, miljözon klass 3 i hela innerstaden från 2030 samt i hela staden senast år 2035.

Centerpartiet vill även betona vikten av att förändringar i miljözonsbestämmelser kommuniceras väl och i god tid till Stockholmsborna. Att som första steg istället införa miljözon 2 i hela innerstaden signalerar tydligt att omställningens tid är nu – samtidigt som man ger Stockholmsborna en realistisk möjlighet att planera inför skärpta regler inom snar framtid.

Särskilt uttalande av Petter Martinsson m.fl. (S), Tomas Dillén m.fl. (V) och Bo Magnusson (MP)

Vi delar förvaltningens förslag till beslut och vill därutöver anföra:

Stockholm ska vara en stad som leder arbetet för klimatomställningen. Den rödgröna majoriteten går fram med en rad förslag på klimat- och miljöområdet i hela staden, inklusive i vår stadsdel. Den föreslagna miljözonen väntas leda till förbättrad luftkvalitet och minskade koldioxidutsläpp, och är en viktig del i den ambitiösa politik som krävs för att göra Stockholms stad klimatpositivt senast år 2030. Det är angeläget att ett rättviseperspektiv integreras i miljö- och klimatarbetet så att de åtgärder som genomförs bidrar till ett mer jämställt och jämlikt samhälle och inte skapar ökade orättvisor mellan olika individer och grupper.

Den gröna omställningen är helt avgörande för vår stad, vårt land och vår värld. När den nationella politiken brister måste det lokala visa vägen, vilket vi i den rödgröna majoriteten är stolta över att bidra till.

Ersätтарыttrande av Gaby Roseen (KD)

1. Att avslå kontorets förslag till beslut,
2. Att därutöver anföra följande:

Stockholm har en enorm potential och ska fortsätta att utvecklas till att bli landets mest företagsvänliga stad med en trygg, hel, ren och tillgänglig stadsmiljö. Tack vare den snabba teknikutvecklingen minskar redan kvävedioxidhalterna märkbart såväl nationellt som lokalt parallellt med att svenskarna i snabb takt stället om till fossilfria fordonstyper. Luftkvalitén förbättras och fordonsflottans påverkan på klimatet avtar.

Det är högst anmärkningsvärt att man går vidare med miljözonen med tanke på det som framgår i stadens egen konsekvensanalys: mellan 84-97 % av dagens trafik i området klarar inte kraven som kommer ställas när zonen inrättas, trafiken kommer trängas upp ur Klaratunneln till närliggande gator vilka, enligt trafikkontoret, uttryckligen har begränsade möjligheter att hantera den trafik som annars kunde köra in i tunneln. Man skapar medvetet en ohållbar trafiksituation – allt på grund av framförhandlad symbolpolitik.

Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta dess infrastruktur. Att miljözonen inrättas för att förbättra luftkvalitén klingar skenheligt med tanke vad som framgår i stadens konsekvensanalys. Enligt analysen finns inte bara en påtaglig risk att utsläppen kommer öka på de angränsande huvudgatorna när trafiken trängs upp ur tunneln; zonen i sig bedöms även leda till ökade utsläpp på totalen eftersom att de utpekade alternativa färdvägarna är mycket längre än resan genom Klaratunneln. Vidare behöver även effekterna på partikelhalterna beaktas då studier visar att de tyngre, elektrifierade fordonen bidrar till att riva upp mer partiklar. Framförallt i de fall de även är dubbdäcksutrustade.

Sverige är ett litet exportberoende land i Europas nordligaste region. Som landets huvudstad behöver näringslivets behov beaktas tidigt och väl, inte nonchaleras eller experimenteras med. Enligt analysen kommer logistikföretag verksamma i området behöva byta fordon, överlåta uppdrag till andra aktörer eller sluta ta uppdrag inom miljözonen. Det är en helt absurd inställning till näringslivet och dess behov. Detta snedvriden dessutom konkurrensen när man får olika förutsättningar baserat på vilken sida av gatan man är verksam på; jämfört t.ex. Gallerian med NK, PK-huset och

Mood. Zonen kommer enbart att leda till sämre företagsklimat i kombination med högre priser när gods och frakt fördyras på grund av politiskt orsakat kaos. Lägg därtill att hantverkare och serviceföretag kommer avstå från jobb i city och i de fall de åtar sig uppdrag höjer de priserna. Även det en negativ påverkan för företagsamheten i city.

Avslutningsvis är vi genuint förvånade över att man så pass hastigt väljer att inrätta miljözonen när SL uppger att man inte kan garantera att busslinjerna som påverkas hinner ställa om till eldrift. Vänsterstyret borde svälja hedern och göra som Paris, London, Oslo och nederländska städer: avbryta planerna eller åtminstone senarelägga dem. Stockholm förtjänar ett ansvarstagande styre, inte denna experimentverkstad. Nej till miljözon 3 i city.