

TillTrafiknämnden
2023-12-14

Införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Svar på uppdrag från Kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

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 detta tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden beslutar om slopat nattförbud för tunga fordon inom miljözonen
3. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna beslutet.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefEmil Hagman
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden har i 2024 års budget fått i uppdrag av kommunfullmäktige att införa miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.

Trafikkontoret har utrett stadens motiv att införa miljözon klass 3 i området och vilka konsekvenser och möjligheter en sådan reglering får.

Föreslaget område har idag halter av kvävedioxid som överskrider World Health Organisations, WHO:s, riktvärden och utgör därmed en risk för folkhälsan. Inom området vistas stora volymer med gångtrafikanter. Kontoret bedömer därför att området uppfyller kriterierna för att införa miljözon klass 3 i området.

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 luftkvaliteten, 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. Vaghållningsfordon¹, 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,

¹ Undantas om omständigheterna kräver vaghållning.

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. ²

Ärendets beredning

Trafikkontoret har utrett om stadens motiv att införa miljözon klass 3 och vilka konsekvenser och möjligheter en sådan reglering får, se bilaga 1 *Konsekvensanalys av miljözon klass 3 i ett område i city*.

Utredningen bygger på en sammanställning av tillgänglig data och information, samt ny data från trafikmätningar, luftberäkningar och möten med intressenter. Analysresultat och erfarenheter från tidigare uppdrag i anslutning till området har även legat till grund för de bedömningar av trafikpåverkan som gjorts.

Ärendet har beretts med Miljöförvaltningen och Stadsledningskontoret.

Område för införandet av miljözon klass 3

Området innanför Kungsgatan, Sveavägen, Hamngatan och Birger Jarlsgatan utgör område för införandet av Miljözon klass 3 med start den 31 december 2024.

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.

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 färdssätt 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 färdssätt. 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 områden. 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.

Slut

Bilagor

1. Konsekvensanalys miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.