

Handläggare
Daniel Edenborgh
Telefon: 08-50842252

Till
Norra innerstadens stadsdelsnämnd
2024-01-25

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

Svar på remiss från stadsledningskontoret, KS 2023/1449

Förvaltningens förslag till beslut

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

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har överlämnat en remiss till Norra innerstadens stadsdelsnämnd gällande införandet av en miljözon klass 3 inom Norra innerstadens stadsdelsområde. Den föreslagna zonen är innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Syftet med införandet är att förbättra luftkvalitet, minska buller och vara teknikdrivande. Förvaltningen ser positivt på att staden vidtar åtgärder för att driva på utvecklingen mot ett fossilfritt Stockholm. Förvaltningen ställer sig dock tveksam till att det föreslagna området är tillräckligt stort för att ge näringslivet tillräckliga incitament för stora investeringar i fordonsflottan. Förvaltningen ser en risk med att företag istället väljer att inte ta uppdrag inom miljözonen vilket kan få stora konsekvenser om det inom zonen blir svårt att få hjälp av låsmeder, glasmästare, hisservice osv.

Förvaltningen har inga verksamhetslokaler inom zonen och bedömer att uppdrag inom skötsel av gatugröna ytor och hemtjänst påverkas i mindre omfattning. Förvaltningen har även ett antal synpunkter vad gäller miljözonens påverkan på invånare och näringsliv.

Bakgrund

Norra innerstadens stadsdelsnämnd har av kommunstyrelsen den 21 december 2023 fått en remiss för yttrande senast den 1 februari 2024. Bland remissinstanserna finns utöver Norra innerstadens stadsdelsnämnd även:

- Stadsledningskontoret
- Astma- och allergiförbundet
- BAMSE-projekt
- Ellevio
- HITS
- Naturskyddsföreningen
- Organisationssamverkan
- Taxi Stockholm
- Åkeriföretagen.

Ärendet

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

Miljözoner

Miljözoner regleras i Trafikförordningen och syftar att förbättra luftkvalitet, minska buller och vara teknikdrivande.

Stockholms stad har haft miljözoner sedan 1996. Stadens första miljözon omfattade hela innerstaden och var av klass 1 vilket reglerar lastbilar och bussar över 3,5 ton med krav på utsläppsklass euro 6. Den 1 januari 2020 fick kommunerna möjligheten att införa ytterligare två miljözonklasser, klass 2 och klass 3. Miljözon klass 2 infördes på Hornsgatan 2020 och reglerar lätta fordon med krav på att de ska klara utsläppskraven motsvarande 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. För tunga lastbilar och bussar gäller att de får vara laddhybrider om fordonen uppfyller utsläppskraven för euro 6. Laddhybridtekniken tillåts däremot inte för personbilar, lätta lastbilar eller lätta bussar.

Trafikförordningen reglerar både vilka fordon som omfattas av regelverket samt vilka fordon som är generellt undantagna. Väghållningsfordon (om omständigheterna kräver väghållning), 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.

Området för införande 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. I området finns Klaratunnelns mynning på Mäster Samuelsgatan.

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 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 bagavellift och 2 000 skåpbilar. 3 procent av de lätta lastbilarna med bagavellift, 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

Trafikkontoret har genomfört en konsekvensanalys om införandet av miljözon klass 3 i det utpekade området. Trafikkontorets slutsatser är följande:

Luftkvalitet och buller minskar

Beräkningar visar att kväveoxider kommer att minska med 1,5 ton per år vilket motsvarar en minskning på cirka 99 procent inom området. Koldioxid beräknas minska med cirka 730 ton vilket motsvarar en minskning på cirka 90 procent.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Trafikkontoret menar att införandet har en påverkan på samhällsekonomin på fler olika sätt men att de förväntas avta över tid i takt med att aktörer i området och i samhället ställer om.

Några samhällskonsekvenser som lyfts i konsekvensanalysen:

- Personer som vistas inom miljözonen kommer utsättas för mindre hälsofarlig luft vilket kan leda till bättre folkhälsa och minskade vårdkostnader.
- Bättre hälsa för de som har möjlighet att välja andra färd sätt som kollektivtrafik, gång eller cykel.
- Området kan upplevas mer attraktivt med fler besök i butiker, restauranger och upplevelser inom området.
- Trafikkontoret bedömer att företag som redan ställt om till fordon som tillåts inom miljözonen kommer få en konkurrensfördel och snabbare avkastning på sina investeringar.
- Efterfrågan på tillåtna fordon ökar vilket gynnar företag som tillverkar, säljer eller leasar ut fordon. Likaså gynnas företag som tillhandahåller delad mobilitet såsom låncyklar eller bilpooler.
- Teknikutvecklingen bedöms gynnas.
- Minskat antal fordon i området kan underlätta framkomligheten för de fordon som får färdas i zonen.
- Transportkostnaden till området kan komma att öka beroende på hur transportörer lyckas ställa om eller hitta samarbeten.
- Invånare som behöver kunna angöra sin bostad med bil och inte kan byta till bil som är tillåten bedömer trafikkontoret får en sämre tillgänglighet till sin bostad.
- Aktörer som tillhandahåller parkeringsplatser inom området kan få minskade intäkter initialt då färre fordon får färdas i området. Samtidigt kan intäkter öka för de aktörer som tillhandahåller parkeringsplatser utanför området.
- Störst trafikpåverkan får miljözonen från Klaratunneln där bedömningen är att köerna i City och på Centralbron/Klarastrandsleden i rusningstrafik kommer öka.

Konsekvenser för godstransporter i zonen

- Små och stora företag som redan påbörjat sin omställning till eldrift, gasfordon eller cykel gynnas av införandet av miljözon klass 3.
- Logistiska utmaningar för transportörerna riskeras på grund av ändrade rutförutsättningar.
- Även om det finns både lätta och tunga fordon på marknaden som uppfyller kraven är en utmaning att leveranstiderna för fordonen är långa, ibland över 12 månader, vilket medför en risk att beställda fordon inte hinner levereras i tid till införandet. Trafikkontoret utreder om dispens kan ges till aktörer som inte hinner få leverans av beställda fordon.
- Trafikkontoret bedömer att miljözonen kommer bidra till ökade förutsättningar för nya transportlösningar med samlastningssystem vilket kan bidra till ökad transporteffektivitet och därigenom minska antalet lastbilskörningar i området.
- De aktörer som inte har egen parkeringsplats eller depå där de kan ladda fordonen kan få svårast att anpassa sin fordonsflotta, exempelvis hantverkare.
- Regelefterlevnaden är viktig för att konkurrensen ska vara likvärdig bland aktörer som kör in i området.

Konsekvenser för verksamheter inom zonen

- Trafikkontoret bedömer att anställda och besökare kommer utsättas för mindre hälsofarlig luft och lägre bullernivåer.
- Transportkostnaderna kan öka om alla fordon som färdas i området idag ska ställa om till fordon som klarar regleringen.
- Nya affärsmodeller för transporter, med exempelvis samlastning, anser trafikkontoret kommer bli viktiga för att butiker, restauranger, boende och verksamheter i området ska slippa onödiga kostnadsökningar.

Konsekvenser för persontransporter

- Trafikkontoret bedömer att boende och besökare i området kommer utsättas för mindre hälsofarlig luft och lägre bullernivåer.
- De 400 boende i området har omkring 50 privatägda fordon.
- Boende och besökare med bil kommer antingen behöva parkera utanför miljözonen, köpa/leasa tillåtet fordon eller förändra sina resvanor och/eller färdmedel.
- Miljözonen kan få negativa konsekvenser för den personliga ekonomin eller innebära problematik för vissa grupper att fortsätta sitt arbete på samma sätt som tidigare. Störst

- påverkan blir på företag och hushåll med små ekonomiska marginaler som har svårare att byta till ett nytt fordon.
- För taxiverksamhet är den största utmaningen färdtjänsten, men eftersom de undantas regleringen av miljözon klass 3 kommer den verksamheten inte ha några större utmaningar med införandet.

Konsekvenser för kollektivtrafikens bussar

- I området trafikerar endast SLs stombusslinje 2 och nattbuss 96.
- Det nya avtalet för innerstadsbussarna ställer krav på 100 procent el och väntas träda i kraft tidigast augusti 2026. Detta innebär att SL inte kommer kunna garantera att alla fordon som trafikerar zonen klarar regleringen redan vid ikraftträdandet, utan behöver söka dispens.

Medborgarnas syn på hur miljözon klass 3 kan påverka dem

Trafikkontoret gav Stockholms stads medborgarpanel möjlighet att ge sin syn på hur införandet kan påverka dem. De 2703 personer som besvarade enkäten svarade:

- En majoritet bedömde att de kommer påverkas positivt och det främsta skälet var en renare luft och mindre trafik. Andra positiva skäl var bättre promenad- och cykelmöjligheter och att miljözonen bidrar till stadens utveckling.
- Drygt en fjärdedel av de svarande bedömer att de kommer påverkas negativt med det främsta skälet att det ger trafikbegränsningar. Andra skäl är att de behöver undvika vissa vägar, inte har tillgång till eller möjlighet att ha elbil samt att handel och transporter försämras.

Trafikkontorets summering och rekommendation

I trafikkontorets genomförda konsekvensutredning bedömer de att området uppfyller kriterierna för införande av miljözon klass 3. Åtgärden väntas bidra till bättre luft och minskat buller i ett område där många personer vistas och där gaturummet dessutom är relativt smalt. Åtgärden väntas också bidra till teknikutveckling genom att omställningstakten påskyndas. Vidare bedömer trafikkontoret att införandet inte inskränker den fria rörligheten då det finns goda alternativ till andra färdvägar eller färd sätt för att nå och passera utpekade område.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av utvecklingsenheten inom kvalitetsavdelningen i samråd med förvaltningens övriga avdelningar.

Förvaltningens synpunkter och förslag

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 låssmed, glasmästare, hisservice 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.

Jesper Ackinger
Stadsdelsdirektör
Norra innerstadens
stadsdelsförvaltning

Maria Härenstam
Avdelningschef
Norra innerstadens
stadsdelsförvaltning

Bilagor

1. Remiss av införande av miljözon klass 3, KS 2023/1449
2. Bilaga – Konsekvensanalys miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Jesper Ackinger, Stadsdelsdirektör	2024-01-12
Maria Härenstam, Avdelningschef	2024-01-12