

2023-06-07

Remissvar av Stockholm Parkering

Dnr SSAB 2023/60

Remiss av Remiss av Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län – Samrådsremiss

Stockholm Parkering har mottagit remiss från Stockholms Stadshus AB gällande Länsstyrelsens förslag till Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län.

Syftet med åtgärdsprogrammet är att sänka halterna av kvävedioxid och partiklar vid risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna och därmed förbättra möjligheterna att skydda människors hälsa. I förslaget har 19 åtgärder tagits fram som ska bedrivas under programmets sexårsperiod. Stockholms stad, Södertälje kommun och Trafikverket ansvarar för finansiering och genomförande av åtgärderna som respektive aktör åtagit sig.

I tabellerna 1–4 nedan listas de 19 åtgärder för PM10 och NO₂ som ska att bedrivas under programmets sexårsperiod. Många av åtgärderna bedrivs redan i dagsläget, antingen i enlighet med nuvarande åtgärdsprogram från 2012 eller vid sidan av åtgärdsprogrammet.

Stockholm Parkering redogör nedan för åtgärder som berör Stockholms stad och Stockholm Parkerings verksamhet.

Tabell 1. Statligt genomförda åtgärder för PM10.

Nr.	Statligt genomförda åtgärder för PM10	Ansvarig
1.	Dammbindning	Trafikverket
2.	Tidig vårstädning	Trafikverket
3.	Säsonganpassad hastighetssänkning	Trafikverket
4.	Kommunikationsforum	Trafikverket och Länsstyrelsen

Tabell 2. Lokala åtgärder för NO₂ i Stockholm.

Nr.	Lokala åtgärder för NO ₂ i Stockholm	Ansvarig
5.	Miljözon klass 1 i Stockholms innerstad	Stockholms stad
6.	Miljözon klass 2 på Hornsgatan	Stockholms stad
7.	Ökad framkomlighet	Stockholms stad
8.	Miljökrav vid upphandling av entreprenader och transporter	Stockholms stad
9.	Främja utbyggnad av laddinfrastruktur	Stockholms stad

Tabell 3. Lokala åtgärder för PM10 i Stockholm.

Nr.	Lokala åtgärder för PM10 i Stockholm	Ansvarig
10.	Dubbdäcksförbud	Stockholms stad

Nr.	Lokala åtgärder för PM10 i Stockholm	Ansvarig
11.	Dammbindning	Stockholms stad
12.	Vattenbegjutning	Stockholms stad
13.	Tidig vårstädning	Stockholms stad
14.	Optimerad halkbekämpning	Stockholms stad
15.	Hastighetsjustering	Stockholms stad

Tabell 4. Lokala åtgärder för PM10 i Södertälje.

Nr.	Lokala åtgärder för PM10 i Södertälje	Ansvarig
16.	Dammbindning	Södertälje kommun
17.	Tidig vårstädning	Södertälje kommun
18.	Förbättrade förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik	Södertälje kommun
19.	Framtagande och genomförande av kommunikationsplan	Södertälje kommun

Se mer utförlig beskrivning av de olika typerna av miljözonklassningarna 1, 2 och 3 i nedan tabell 19.

Tabell 19. Beskrivning av samtliga miljözonstyper.

Miljözonklass	Beskrivning
Klass 1	Endast tunga lastbilar och tunga bussar som uppfyller Euro VI får köra i zonen från och med den 1 januari 2021.
Klass 2	Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som uppfyller Euro 5 eller 6 får köra i zonen sedan år 2021. Den 1 juli 2022 skärps kraven för dieslbilar som nu måste uppfylla Euro 6.
Klass 3	Endast lätta elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon som uppfyller Euro 6 får köra i zonen. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider köra om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro VI.

Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter

Stockholms stad är ansvariga för åtgärds punkterna 5 till 15 i programmet och Stockholm Parkering berörs främst av åtgärds punkterna 5 till 9 i programmet, bolaget redogör därmed för dessa åtgärds förslag.

Bolaget bedömer att de åtgärder som får en direkt effekt på Stockholm Parkerings verksamhet är: Tabell 2 Lokala åtgärder för NO₂ i Stockholm; (5) Miljözon klass 1 i Stockholms innerstad, (6) Miljözon klass 2 på Hornsgatan, (7) ökad framkomlighet, (8) miljökrav vid upphandling av entreprenader och transporter samt (9) främja utbyggnad av laddinfrastruktur. Nedan redogörs för bolagets synpunkter gällande respektive åtgärds punkt.

(5) Miljözon klass 1 i Stockholms innerstad, samt (6) Miljözon klass 2 på Hornsgatan.

En begräsning av tillgängligheten till bolagets anläggningar kan påverka möjligheterna för kunderna att parkera i dessa. Ökad parkering i garagen främjar framkomligheten, och därmed mål 7. Bolaget bedömer dock att nuvarande reglering haft begränsad effekt för tillgängligheten till bolagets anläggningar. Vid en utökning av begräsningarna bör dock även detta perspektiv beaktas.

(7) Ökad framkomlighet.

Stockholm Parkering främjar ökad framkomlighet genom att skapa möjlighet att avlasta gatunätet från parkerade bilar och genom att avlasta gatunätet från söktrafik. Åtgärdsplanen presenterar att denna åtgärd kan innebära eventuella ytterligare investeringar i kollektivtrafik och satsningar på gång- och cykelvägar. I åtgärdsplanen står att denna åtgärd kan leda till ökade kostnader för investeringar i cykeltrafik och övriga mobilitetstjänster. Bolaget har redan idag 44 anläggningar med flera olika mobilitetstjänster för att främja hållbar mobilitet i staden. Arbetet med hållbar mobilitet ingår i stadens framkomlighetsstrategi, vars syfte är att transportera människor och gods på ett mer effektivt sätt för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm.

(8) Miljökrav vid upphandling av entreprenader och transporter.

Åtgärder som ställer krav på fordon, t.ex. miljözoner eller upphandling av entreprenader, kan innebära entreprenaders behov av investeringar i nya fordon med högre miljöprestanda i en snabbare takt.

Stockholm Parkering tillämpar Stockholms stads gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader och transporter, därutöver uppnår bolagets egen fordonsflotta hög miljöprestanda.

(9) Främja utbyggnad av laddinfrastruktur.

Stockholm Parkering arbetar för Stadens målsättning om en utsläppsfri innerstad 2030. Bolaget har ett utökad uppdrag om att främja övergången till elbilar genom att installera laddinfrastruktur i bolagets anläggningar, vilket innebär en målsättning om 100 procent laddplatser i egna anläggningar till år 2026, Arbeta för 100 procent laddplatser i driftade anläggningar och ytor i innerstaden till år 2030 samt 100 procent laddplatser i driftade anläggningar och ytor utanför innerstaden till år 2030. För närvarande har bolaget installerat drygt 5 500 laddplatser och har mer än 50 procent laddplatser i det egna beståndet.

Investering i laddinfrastruktur för normalladdning kräver en långsiktighet som är svår för någon annan än fastighetsägaren att bära.

Nedan redogör bolaget för utredning/potentiella åtgärder som presenterats för NO₂ i Stockholms stad som rör utredning av möjligheterna att utöka miljözon klass 2 till fler gator samt miljözon klass 3.

Utreda möjligheterna att utöka miljözon klass 2 till fler gator

Stockholms stad kommer att undersöka möjligheten att utöka miljözon klass 2 till fler gator eftersom effekten visat sig bli stor vid full regelefterlevnad.

Miljözon klass 3

I miljözon klass 3 får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra, lätta och tunga fordon med tillägget att för lätta gasfordon gäller utsläppskrav Euro 6. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider köra om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro VI.

Stockholms stad planerar för att införa miljözon klass 3 i Gamla stan och delar av city från 2024. Gränserna för området samt etappinförande utreds under 2023. År 2026 ska miljözonen vara fullt genomförd. Åtgärden bedöms ge medel effekt på kort sikt beroende på regelefterlevnad. Åtgärden bidrar dock till en snabbare omställning till utsläppsfria fordon i Stockholms innerstad.

Bolaget utreder hur bolagets verksamhet påverkas av Miljözon klass 3. Bolaget är väl medvetna om att hänsyn behöver tas till många perspektiv i avvägandet om ett införande. Sett till bolagets perspektiv ser man risker med att begränsningen kan innebära att färre kunder kan parkera i de anläggningar som berörs. Det innebär även risker med ökad söktrafik och högre andel gatumarksparkering. Bolaget utreder för tillfället vilka effekter miljözoner kan ge bolaget och vill framföra att det är viktigt att utreda de exakta effekterna. Bolaget anser att ett införande kan ske smidigare genom god framförhållning för bättre förutsättningar till investering i ny godkänd fordonsflotta.

Bolaget har 13 anläggningar som direkt påverkas av nuvarande förslag.

Remissförslagets behov av ytterligare åtgärder

Förebyggande luftkvalitetsstrategier hos kommuner

Naturvårdsverkets översyn av åtgärdsprogram lade fram ett förslag till regeringen att kommuner som har halter som ligger inom ÖUT ska ta fram förebyggande luftkvalitetsstrategier (FLIS) med mål att undvika ett överskridande i sin kommun. Naturvårdsverket bedömer att 28 kommuner skulle behöva ta fram en FLIS avseende PM10 och 18 kommuner för NO2 i Sverige. Stockholms stad och därmed Stockholm Parkering omnämns ej under punkten FLIS.

Utökad mandat för kommuner att kontrollera efterlevnad av miljözoner och dubbdäcksförbud

Remissförslaget beskriver att Transportstyrelsen har lämnat in ett förslag till regeringen om utökad kommunal parkeringsövervakning vilket skulle öka förutsättningarna att öka

regelefterlevnaden av miljözoner. Förslaget innebär att Trafikförordningen (1998:1276) kompletteras med bestämmelser om att fordon som inte får föras i miljözonen inte heller får stannas eller parkeras i zonen på allmän plats som kommunen ansvarar för. Kommunen skulle då själv kunna utföra kontrollen på stillastående fordon. Samma system skulle även gå att applicera på gator med dubbdäcksförbud.

Naturvårdsverket har gjort bedömningen att det finns möjligheter för kommuner att införa dubbdäcksförbud på gator och låta fordonsägare ansöka om dispens. Det finns därför möjlighet att utöka förbudsområdet och vara mindre restriktiv med dispenser. Stockholm Parkering har inga synpunkter på ett införande av föreslagen åtgärd.

Miljödifferierad parkeringsavgift

En föreslagen åtgärd i remissförslaget är att kommunerna skulle få mandat att ta ut olika parkeringsavgifter beroende på fordon och miljöklass, om lagstiftning skulle kompletteras med en skrivning om att en parkeringsavgift även får tas ut i syfte att bidra till att följa MKN samt uppfylla kommunala, regionala eller nationella miljömål. Stockholm Parkering verkar på tomtmark där bolaget och kund omfattas av civilrätt och lyder under LKOP. Bolaget tolkar därmed att det inte omfattas av förslaget till miljödifferierad parkeringsavgift.

Utredning av möjlighet till ekonomiska styrmedel för dubbdäck

Förslaget innebär införande av ekonomiska styrmedel för dubbdäck, då det är den enskilt viktigaste åtgärden för att följa MKN för PM10 i länet, bortsett från minskad vägtrafik. Stockholm Parkering har inga synpunkter på ett införande av föreslagen åtgärd.

Mobilitetslösningar

Förslaget innebär åtgärder för lättillgängliga mobilitetslösningar för ett hållbart resealternativ i kommuner som personer pendlar från, och som bidrar till ett smidigt sätt att ta sig till och från hållplatser och stationer.

Stockholm Parkering

Stockholm Parkering ställer sig positiv till föreslagen åtgärd. Bolaget har redan idag 44 anläggningar med flera olika mobilitetstjänster för att främja hållbar mobilitet och ett smidigare sätt att ta sig till och från hållplatser och stationer. Bolagets mobilitetslösning ingår laddplatser, bilpool, elsparkcykel, lådcykelpool, cykelboxar, cykelställ och leveransboxar.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.

Christian Rockberger
VD