

2023-11-16

Konsekvensanalys av miljözon klass 3 i ett område innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.

Sammanfattning

Trafiknämnden har i 2024 års budget fått i uppdrag av kommunfullmäktige att införa miljözon klass 3 i ett område i City den 31 december 2024. Området ligger innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.

Miljözoner införs för att förbättra luftkvalitén, minska buller och vara teknikdrivande. Denna utrednings syfte är att bedöma effekten av införandet och stadens mandat att införa miljözon klass 3. Utredningen bygger på en sammanställning och analys av tillgänglig data och information, samt inhämtat ny data från trafikmätningar, luftberäkningar och möten med intressenter.

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.

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.

Det utpekade området ligger i City som är av stor betydelse för stockholmarna och stadens turismnäring. 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. 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. Det är ett av Sveriges mest tillgängliga områden för resor utan bil vilket återspeglas i att 9 procent av resorna med start eller mål i City sker med bil.

För godstrafiken bedöms potentialen att effektivisera flödena vara god och att det finns tillräckligt antal fordon på marknaden för att förse området med godstransporter. Aktörer med godstransporter till området som inte klarar kraven för miljözon klass 3 behöver antingen skaffa fordon som möter kraven, överlåta uppdraget till någon annan eller sluta ta uppdrag i området.

Kontoret har gjort en utblick i Europa kring liknande regleringar. Få städer i Europa har motsvarande miljözon klass 3 (nollutsläppszon). London tar ut en daglig avgift för fordon med äldre utsläppsklasser i likhet med lågutsläppszon. Städer i Nederländerna och Oslo planerar att införa (tidigast 2025) en nollutsläppszon där regleringen de första åren riktar sig mot godstransporter. Paris har beslut om nollutsläppszon för både lätta och tunga fordon från år 2030.

Miljözon klass 3 blir troligen den första i sitt slag och kontoret bedömer att området uppfyller kriterierna för att införa Miljözon klass 3.

Sida 2 (28)

Sammanfattning.....	1
1 Inledning.....	5
Uppdraget.....	5
Syfte och mål.....	5
Avgränsning och metod för konsekvensutredningen.....	5
2 Miljözonsregleringen.....	6
Miljözonen regleras i trafikförordningen.....	7
Vilka fordon omfattas av miljözon klass 3.....	8
Generella undantag enligt trafikförordningen.....	8
Dispens från miljözonsföreskriften.....	10
Tillsyn.....	10
3 Luftkvalitet och buller – exponering, normer och riktvärden.....	11
Luftkvalitet.....	11
Gränsvärden och riktlinjer för luftkvalitet.....	12
Luftföroreningar i området.....	13
Buller 14	
Riktlinjer för buller.....	15
Buller i området.....	15
4 Nulägesbeskrivning av området.....	15
Resor till och från city.....	16
Trafikutbud och flöden i området.....	16
Verksamheter i området.....	18
Hushåll i området.....	18
Parkering i området.....	19
Bilparkering.....	19
Cykelparkering.....	19
5 Andel av dagens fordonsflotta som klarar miljözon klass 3.....	20
Fordon som trafikerar området och fordon i trafik i staden, länet och riket	20
Tillgång till fordon som klarar miljözon klass 3.....	20
6 Motiv att införa miljözon klass 3 i utpekade område.....	22
Alternativa färdvägar och färdvägar förbi området	22
Alternativ till att införa miljözon klass 3 i föreslagna områden	23
7 Konsekvenser av att införa miljözon klass 3 i föreslagna zon	23
Beräkning av effekterna på luftkvaliteten och buller inom zonen	24
Effekter på trafikflöden innanför och utanför zonen	25
Samhällsekonomiska konsekvenser....	26

Konsekvenser för godstransporter i zonen.....	27
Konsekvenser för verksamheter inom zonen.....	29
Konsekvenser för persontransporter.....	30
Konsekvenser för kollektivtrafikens bussar.....	30
Konsekvenser för stadens egna transporter.....	30
Medborgarnas syn på hur miljözon klass 3 kan påverka dem.....	31
Konsekvenser för jämställdhet och jämlikhet.....	31
8 Utredningens summering och rekommendation.....	32
Dispenser vid särskilda skäl.....	32
Bred och tydlig kommunikation.....	32
Ökad tillgång till laddinfrastruktur.....	33
Ökade vistelsevärden.....	34
Verka för ökad samlastning av godstransporter.....	34
Ta bort nattförbudet på vissa gator inom miljözonen.....	35
Inför dubbdäcksförbud.....	35
8 Uppföljning.....	36
9 Omvärldsanalys.....	36
Oslo	37
Bergen.....	37
London.....	37
Nederländerna.....	38
Övriga exempel.....	38

1 Inledning

Uppdraget

Trafiknämnden har i 2024 års budget fått i uppdrag av kommunfullmäktige att införa miljözon klass 3 i ett område i City. Budgetskrivningen 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”*.

Området som föreslås till miljözon klass 3 den 31 december 2024 ligger innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Området har identifierats som ett område med höga halter av emissioner. Avsikten är att området i framtiden ska utökas där behov föreligger att minska halterna av skadliga emissioner.

Syfte och mål

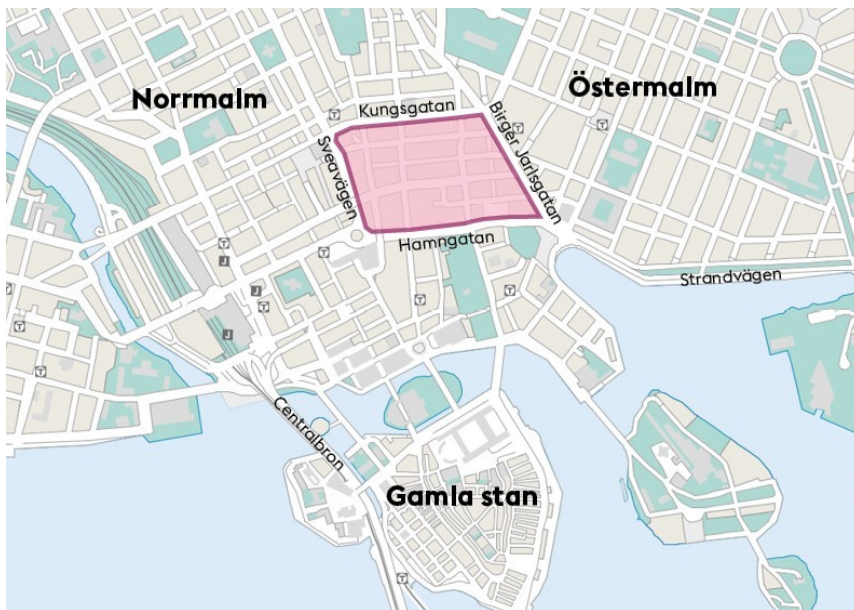
Sida 5 (28)

Syftet med miljözonsregleringen i lagstiftningen är att förbättra luftkvaliteten, minska buller och vara teknikdrivande. Denna utrednings syfte är att bedöma effekten av införandet och stadens mandat att införa miljözon klass 3.

Målsättningen är att halterna av kvävedioxid i föreslaget område på lång sikt skall uppnå WHO:s riktvärden.

Avgränsning och metod för konsekvensutredningen

Den här utredningen fokuserar på det första införandet av miljözon klass 3 för det område där regleringen ska införas 31 december 2024. Det utpekade området ligger innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Namngivna gator ingår inte i föreslagen zon. Klaratunnelns mynning på Mäster Samuelsgatan ingår i zonen enligt uppdraget.



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.

En beräkning av hur luftkvaliteten i området påverkas av införandet av miljözon klass 3 och av ett eventuellt dubbdäcksförbud har gjorts. Beräkningen har både undersökt effekter på avgasutsläpp i form av kvävedioxid och partiklar, PM10. Påverkan på buller har studerats, men ingen beräkning av effekter har genomförts.

Utredningen bygger på en sammanställning av tillgänglig data och information, samt ny data från trafikmätningar, luftberäkningar och möten med intressenter. Kontoret har haft ett flertal möten med olika delar av näringslivet och offentliga aktörer. För att nå ut till så många som möjligt har fokus legat på berörda branschorganisationer och fastighetsägare. Kontoret har även gjort trafikmätningar i området där uppgifter om fordon som passerat ett antal mätpunkter samlats in. Analysresultat och erfarenheter från tidigare uppdrag i anslutning till området har även legat till grund för de bedömningar av trafikpåverkan som gjorts. Exempelvis har tidigare analyser för Klaratunneln,

Klarabergsgatan och Kungsgatan funnits med i bedömningen.

För att nå medborgare i Stockholms stad har kontoret vänt sig till Stockholms stads medborgarpanel med medborgare från hela staden.

2 Miljözonsregleringen

Sida 6 (28)

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 6¹. 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.

Trafikförordningen reglerar vilka fordon som tillåts inom olika miljözoner och det är upp till kommunen att bedöma vilket område som ska utgöra miljözon. Miljözoner får införas i särskilt känsliga områden inom tätbebyggt område.

Med särskilt känsligt område avses ”ett område där många människor vistas och som innehåller bland annat parker, grönsstråk, känslig bebyggelse, gaturum med många trafikanter, samt områden som är utsatta för buller och avgaser eller där det finns risk för att miljökvalitetsnormerna överskrids.”²

Miljözonen regleras i trafikförordningen

Trafikförordningen är en nationell förordning som innehåller bestämmelser för trafik på väg. Den reglerar bland annat miljözoner. Transportstyrelsen har skrivit förarbetet till miljözonsbestämmelserna för miljözon klass 2 och klass 3, och har meddelat generella rekommendationer för kommuner när de ska införa miljözon³. Rekommendationerna kommer både från Transportstyrelsen och från EU-kommissionen.

I Transportstyrelsens förarbete⁴ som låg till grund för att miljözonsregleringen utökades med klass 2 och klass 3 framgår att miljözon klass 3:

- skapades för att premiera emissionsfria och tysta fordon.
- förväntas användas inom mindre områden, centralt i städer där hastigheterna är under 50 km i timmen.
- förväntas ge spridningseffekter tack vare att det bidrar till att driva fram ny teknik och förnyelse av fordonsflottan.

Enligt transportstyrelsen bör ett område med högst krav på emissionsfria fordon inte vara så stort så att det medför oproportionerliga inskränkningar i den fria rörligheten, i detta fall för fordon.

Kommerskollegium är Sveriges myndighet för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och EU:s handelspolitik. Kommerskollegium avgör om kommunens beslut att införa miljözon klass 3 skall anmälas till EU-kommissionen. Kommissionen utreder i sin tur om förslaget begränsar den fria rörligheten.

Vilka fordon omfattas av miljözon klass 3

Miljözonerna delas in i 3 klasser:

1. Miljözon klass 1 omfattas av bestämmelser för tunga bussar och tunga lastbilar.
2. Miljözon klass 2 omfattas av bestämmelser för lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar.
3. Miljözon klass 3 omfattas av bestämmelser för fordon som anges i 1 och 2.

¹ Utsläppsklasserna där, Euro 6 ingår, är ett klassningssystem som regleras i avgasreningslagen (2011:318) som baseras på EU-direktiv (715/2007 och 2005/55/EG). Vilken utsläppsklass ett fordon tillhör baseras på hur mycket koloxid (CO), kolväten (HC), kväveoxider (NOx) och partiklar en motor släpper ut.

² SALC Advokatbyrå promemoria Miljözoner, version 6, 2022-07-25

³ [Miljözoner - Transportstyrelsen](#) hämtad 9 maj 2023

⁴ TSV 2015:4545 Miljözoner för lätta fordon

I miljözon klass 3 ställs högst krav på fordon. Där får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon med utsläppsklass Euro 6 köra. Tunga fordon får vara laddhybrider om fordonen uppfyller utsläppskraven för Euro 6. Laddhybrider eller elhybrider för personbilar, lätta lastbilar eller lätta bussar är inte tillåtna inom miljözon klass 3.

Arbetsmaskiner⁵, MC och mopeder omfattas inte av regleringen.

Miljözon klass 3 gäller före miljözon klass 1 om de båda föreskrifterna möts inom samma område.

Fordon som kör inom miljözon behöver kunna uppvisa vilka utsläppskrav fordonet uppfyller. För de flesta fordon finns dessa uppgifter i vägtrafikregistret. I de fall uppgifterna inte finns i vägtrafikregistret (till exempel trafik från andra länder) behöver föraren ha med sig handlingar som visar utsläppskrav på fordonet.

Generella undantag enligt trafikförordningen

I trafikförordningen finns en lista på specifika fordon som undantas miljözon klass 3, se tabell 1. Utöver de fordonen undantas även vägghållningsfordon, om omständigheterna kräver det, det vill säga fordon som används för att snöröja, sanda, sopa eller på andra sätt utöva vägghållning.⁶

Tabell 1. Följande fordon undantas föreskrifterna om miljözon klass 3 enligt trafikförordningen.

Undantagna fordon	Förklaring från trafikförordningen
Fordon som används i yrkesutövning av en polisman eller någon annan anställd tjänsteman vid Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen, tulltjänsteman, kustbevakningstjänsteman, läkare, sjuksköterska, barnmorska eller veterinär.	Hänvisar till viktiga samhällsfunktioner
Fordon som används för transporter av sjuka personer till läkare eller sjukvårdsanstalt.	
Fordon som används vid räddningstjänst.	
Fordon som används i andra jämförliga trängande fall.	
Utryckningsfordon i andra fall än som avses ovan	
Fordon som används av personal inom Kriminalvården vid transport av frihetsberövade personer eller vid brådska yrkesutövning.	Eftersom Kriminalvården och Säkerhetspolisen nyttjar lätta fordon för sin samhällsviktiga verksamhet har även de undantagits från miljözonens föreskrifter

⁵ Grävmaskiner, hjullastare, lövblåsare, truckar etc.

⁶ Enligt trafikförordningen

Fordon som tillhör eller brukas av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt eller Totalförsvarets forskningsinstitut.	Lagstiftaren har prioriterat framkomligheten för försvarets olika verksamheter och bedömt att dess eventuella påverkan inom en framtida miljözon är ringa.
Fordon som används vid särskilt anordnade transporter som avses i lagen (1997:736) om färdtjänst.	Färdtjänsten bidrar till samhällsnyttan. När ett färdtjänstfordon är färdigt att tas i bruk används det i ca 5 år. Transportstyrelsen tror att den befintliga fordonsflottan för färdtjänst är utbytt 2025, då kan det eventuellt vara tid för utredning att omvärdera undantaget.
Fordon vars förare eller passagerare innehar ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt 13 kap. 8 § denna förordning.	Fordon som har passagerare eller förare som har ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade är undantagna.
Fordon för vilket det har lämnats bilstöd enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken. Förordning (2018:1562).	Det är fordon som har specialanpassats med hjälp av anpassningsstöd, grundbidrag och anskaffningsbidrag mm.

Dispens från miljözonsföreskriften

På samma sätt som för övriga lokala trafikföreskrifter finns det möjlighet att ansöka om fordonsdispens hos trafikkontoret för att undantas från föreskriften om miljözon klass 3. Kommunen kan bevilja dispens om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet⁷. En fordonsdispens är ett undantag för ett specifikt fordon. Dispensen tillåter fordonet att färdas där det egentligen inte får. Begreppen *fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet* är enligt Transportstyrelsen en bedömning som kommunen själva som vägghållare måste ta ställning till. För att kunna få dispens krävs att skälen är unika och särskilda för den sökande. Huvudregeln, i det här fallet regleringen av miljözon klass 3, får inte ersättas med allt för generella undantag. Om fordonet fått ett undantag från miljözon, krävs att dispenshandlingen kan visas upp för polis antingen fysiskt eller digitalt.

Tillsyn

Det är Polismyndigheten som är tillsynsmyndighet för de lokala trafikföreskrifterna om miljözon och övervakar eventuella överträdelser av bestämmelserna om miljözon klass 3. Trafikövervakningen hör till de arbetsuppgifter som polisen har om att övervaka ordning och säkerhet. Den som inte följer föreskriften om miljözon kan dömas till penningböter där bötesbeloppet är 1000 kronor⁸.

3 Luftkvalitet och buller – exponering, normer och riktvärden.

Luftkvalitet

Vägrafikens utsläpp är en källa till luftföroreningar i form av bland annat *kvävedioxid* (NO₂) från avgaser och *partiklar* (PM10) från däck,

⁷ 13 kap. 4 § trafikförordningen

⁸ Gällande bötesbelopp 22 september 2023

vägbanor och bromsar.⁹ 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. Svensk forskning har visat att hälsoeffekten i Sverige är betydande med tusentals fall av överdödlighet per år, och att lokala utsläpp är viktiga.¹⁰ 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 för den fysiska och mentala utvecklingen. T.ex. astma- och allergi, försämrad lungfunktion och Neuropsykiatriska funktionsnedsättningar som ADHD och autism.¹¹ 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 till exempel kvävedioxid. PM10-halterna minskar inte vid en omställning till utsläppsfria fordon, eftersom de främst kommer från slitage på däck, väg och bromsar. När det gäller exponering av luftföroreningar spelar gatans utformning roll där 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.

Gränsvärden och riktlinjer för luftkvalitet

Övervakning och utvärdering av luftkvaliteten styrs av lagar och direktiv på såväl nationell som EU-nivå. *Miljökvalitetsnormer* regleras av EU och är tvingande gränsvärden som ska uppfyllas.¹² *Miljökvalitetsmål*¹³ är nationella rekommendationer som ska eftersträvas och bör uppfyllas på sikt. World Health Organisation (WHO) skärpte sina riktlinjer 2021 för luftföroreningar med anledning av att forskning visat att luftföroreningar är skadligare för människors hälsa än vad som tidigare varit känt, även vid låga halter.¹⁴

Tabell 2. Ett urval av WHO:s riktlinjer i relation till EU-krav och Svensk lag. Olika antal tillåtna överträdelser av de angivna halterna förekommer samt olika percentiler (värdet som en viss procent av observationerna ska vara lägre än) framgår av fotnoter. Normalhalterna är därmed inte direkt jämförbara.

Förorening	EU-direktiv Miljökvalitetsnormer från 2008	Svenska miljökvalitetsnormer	Svenska Miljökvalitet små Frisk luft	WHO: s riktlinjer 2021
NO ₂ årsmedelvärde	40 µg/m ³	40 µg/m ³	20 µg/m ³	10 µg/m ³

⁹ Det finns även andra luftföroreningar från vägtrafiken, men de största utmaningarna i Stockholms stad är kvävedioxid och PM10.

¹⁰ Achievements and experience from science policy interaction in the field of air pollution. IVL 2021

¹¹ <https://www.ivl.se/english/ivl/publications/publications/achievements-and-experiences-from-science-policy-interaction-in-the-field-of-air-pollution.html>

¹² I luftkvalitetsförordningen (2010:477) återfinns de svenska miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Normerna bidrar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav i EU-direktiven 2008/50/EG och 2004/107/EG.

¹³ Miljökvalitetsmålet *Frisk luft* är baserat på Agenda 2030. De globala mål i Agenda 2030 som Frisk luft bidrar till är nummer 3 Hälsa och välbefinnande och nummer 11 Hållbara städer och samhällen.

¹⁴ Achievements and experience from science-policy interaction in the field of air pollution. IVL C622. 2021.

NO ₂ dygnsvärde	-	60 ¹ µg/m ³	-	25 ² µg/m ³
NO ₂ timvärde	200 ³ µg/m ³	90 ⁴ µg/m ³	60 µg/m ³	200 µg/m ³
¹ 98 percentil, 7 dagar överträdelse per år ² 99 percentil, 3-4 dagar överträdelse per år ³ 99,8 percentil, 18 dagar överträdelse per år ⁴ 98 percentil, 175 dagar överträdelse per år				

WHO:s riktlinjer för luftkvalitet är rekommendationer och baserade på strikt hälsobaserade riktvärden. Bedömningen från WHO är att halten av NO₂ långsiktigt behöver ligga under 10 µg/m³ för att helt skydda befolkningens hälsa. Denna nivå är betydligt lägre än såväl nuvarande miljökvalitetsnorm (40 µg/m³) som Sveriges miljömål (20 µg/m³). Det finns ett förslag till reviderat luftkvalitetsdirektiv på EU-nivå som föreslår skärpta luftkvalitetsnormer till 2030 mer i enlighet med WHO:s riktlinjer, vilket sannolikt kan leda till en skärpning av de nationella miljökvalitetsnormerna.¹⁵

Luften i Stockholm har på senare år förbättrats när det gäller trafikrelaterade luftföroreningar. Förutom en ökad användning av mer utsläppsnåla lätta fordon och minskad trafik har även utsläppen från tunga fordon minskat. En trolig anledning till minskade utsläpp från tunga fordon är regleringen av miljözon klass 1 i innerstaden i kombination med skärpta upphandlingskrav.¹⁶ Länsstyrelsens åtgärdsprogram för partiklar och kvävedioxider som staden följer och som gäller sedan 2012 har också bidragit till förbättrad luftkvalitet. Ett nytt åtgärdsprogram är planerat att fastställas av Länsstyrelsen under 2023. Stadens målsättning är att luftkvaliteten i Stockholm ska förbättras ytterligare och att halterna av luftföroreningar ska sänkas till de riktvärden som WHO rekommenderar. Stadens ambition¹⁷ är att de nationella miljökvalitetsmålen ska klaras till 2027, WHO:s årsmedelvärden till 2030 och WHO:s dygnsmedelvärden till 2050 (som föreslås i EU:s förslag om nytt luftkvalitetsdirektiv). Staden har även som målsättning att minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent till 2030 jämfört med 2010, att snabba på elektrifieringen och en utsläppsfri innerstad 2030. Staden har en pågående utredning av vilka ytterligare åtgärder som kommer att behövas för att förbättra luftkvaliteten enligt WHO:s riktlinjer.

Luftföroreningar i området

Dagens miljökvalitetsnormer för NO₂ klaras i området. Däremot klaras inte WHO:s, riktvärden. Figuren nedan visar halter av kvävedioxid i området, där rödmarkerade områden indikerar att WHO:s riktvärden inte nås och där det mörkröda indikerar att Sveriges Miljömål för frisk luft inte nås.

¹⁵ <https://data.riksdagen.se/fil/3A0D3119-BF49-4420-A704-6AF946BB105A>

¹⁶ Fordonsflottan har främst påverkat utsläppen av avgaser medan driftåtgärder (t.ex. dammbindning) har bidragit till minskade halter av PM10. Även minskad dubbdäcksanvändning har bidragit till minskade PM10-halter.

¹⁷ Förslag till Stockholms stads Miljöprogram 2030



Figur 2. Kvävedioxider årsmedelvärde 2023 i området.

Buller

Stadens kartläggning visar att vägtrafiken är störst källa till bullerexponering i staden. Att vistas i bullriga miljöer kan leda till problem med trötthet, koncentrationssvårigheter, huvudvärk, blodtrycksförändringar och stressreaktioner. Beräkningar visar att trafikbullerexponeringen i Sverige ger upphov till cirka 1 000 hjärtinfarkter och 1 000 fall av stroke per år och att cirka 500 av dessa leder till dödsfall.¹⁸ Buller påverkar människor olika beroende på vilket sorts buller det är. Vissa grupper som kan vara mer känsliga för ljud är barn och unga, äldre och kroniskt sjuka, personer med hörselnedsättning och personer med ett annat modersmål än det allmänt talande.¹⁹ På gator där hastigheten överstiger omkring 30 km/h tar ljudet från däckerna över, men vid hastigheter under är det motorljudet som dominerar bullret. Eldrivna fordon har ett lägre motorljud än fossildrivna fordon varför en miljözon klass 3 bedöms ha positiv effekt på bullernivåerna i området.

Riktlinjer för buller

Det finns ett nationellt riktvärde²⁰ som anger att väghållare är skyldig att genomföra åtgärder vid bullervärden över 65 dBA dygnsekvivalent vid fasad. Staden har sedan flera år tillbaka använt sig av en striktare åtgärdsnivå än det nationella riktvärdet. Bidrag till bullerskyddsåtgärder erbjuds till fastighetsägare i äldre bebyggelse i miljö om 62 dBA överskrider vid fasad.

Det nationella riktvärdet gällande vägtrafikbuller och risk för olägenhet går vid 55 dBA ekvivalent utomhus vid fasad. Detta riktvärde är enligt rättspraxis långsiktiga mål som är vägledande och utgör inte rättsligt bindande normer. WHO:s strikt hälsobaserade riktvärde är 53 dB Lden (motsvarar cirka 50 dBA).

Buller i området

Gatorna i området har hastighetsbegränsning under 30 km/h. Det innebär att bullerpåverkan idag främst kommer från motorljuden och inte från däckbuller vilket är mer framträdande på gator med hastigheter över 30 km/h. Flertalet gator har bullernivåer över riktvärdet för olägenhet och det nationella riktvärde för när åtgärder behöver vidtas, se figur 3.

¹⁸ WSP, Karolinska institutet, Umeå Universitet. Metod för DALY-beräkning i transportsektorn 2016.

¹⁹ <https://prod7.slo.regionstockholm.se/halsopaverkan/>

²⁰ Framtagning och utvärdering av infrastrukturproposition (1996/97:53)



Figur 3. Stockholms stads bullerkarta visar LAeq Dygn Väg kommunala

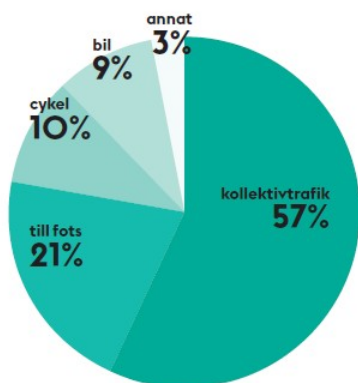
4 Nulägesbeskrivning av området

Det utpekade området ligger i city som är av stor betydelse för stockholmarna och stadens turistnäring. I området finns en stor koncentration av kontor, butiker och restauranger som bidrar till en stor genomströmning av människor från olika delar av regionen.

I området finns 1800-talets rutnätsstruktur bevarad med äldre och småskalig bebyggelse utmed smala gator, samtidigt som det finns tunnelinfart och parkeringsgarage från 1960- och 70-talets innerstadsomvandling.

Resor till och från city

City är navet för resor i Stockholm. Det är ett av Sveriges mest tillgängliga områden för resor utan bil vilket återspeglas i att nio procent av resorna med start eller mål i City sker med bil.



Det dominerande transportslaget till och från city är kollektivtrafik, se figur 4. Notera dock att figuren baseras på resvaneundersökning från 2015 och att viss förändring har skett sedan dess. Till exempel har kollektivtrafikandelen gått ner och cykelandelen har ökat samtidigt som fordonspassager i city minskat med cirka 25 procent sedan 2017.

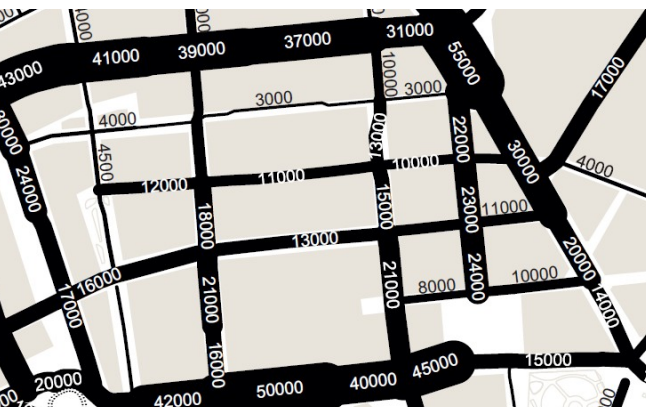
Figur 4. Färdmedelsandelar för resor på vardagar med start eller mål i city (Resvaneundersökning 2015)

Trafikutbud och flöden i området

För gående i området är det högst fotgängarantal på Biblioteksgatan, Norrlandsgatan och Regeringsgatan med över 20 000 fotgängare vardera dagligen. Mäster Samuelsgatan och Jakobsgatan har 16 000 respektive 12 000 fotgängare dagligen. Siffrorna kommer från gångmätningar från 2017, sedan dess har gångtrafiken ökat ytterligare.

För cykeltrafiken har Norrlandsgatan högst flöde av cyklister i området, med omkring 2 500 cyklister dagligen.

Tillgången till kollektivtrafik till området är omfattande. Det finns fyra tunnelbanestationer i närheten av området (T-centralen, Hötorget, Kungsträdgården och Östermalmstorg). Bytespunkten vid centralstationen utgör Sveriges största och viktigaste bytespunkt för kollektivtrafik. Utöver detta finns Spårväg City och Djurgårdslinjen som trafikerar Strandvägen-Hamngatan-Klarabergsgatan med spårvagnsförbindelser ut mot Djurgården.



Figur 5. Gångflöde till vänster och motorfordonstrafik till höger (Trafikkontoret, 2017).

Stombusslinje 2 och nattbuss 96 passerar genom området. Ett antal andra busslinjer passerar i närheten av området, däribland stombusslinjerna 1 och 3. Tillsammans reser

omkring 25 000 resenärer med de tre stombusslinjerna per dygn genom City.

Det finns också reguljär båttrafik i närheten av området. SLs båtlinjer 80 och 83 möjliggör pendling mellan Nybroplan och Nacka, Lidingö, Värmdö med flera. Djurgårdsfärjan stärker kopplingen mellan Gamla stan och Djurgården och Waxholmsbolagets båtar från Strömkajen förbinder området med Stockholms skärgård.

Flera nya projekt för utbyggnad av kollektivtrafiken pågår. Exempelvis planeras en förlängning av Roslagsbanan till T-centralen, ny spårväg till Norra Djurgårdsstaden och det byggs nya tunnelbaneförbindelser med blå linje till Nacka.

För biltrafiken är de viktigaste vägarna i anslutning till området Klarastrandsleden, Centralbron, Klaratunneln, Sveavägen, östra Kungsgatan, Hamngatan, Stallgatan och Birger Jarlsgatan. Dessa ingår i det primära vägnätet som är ett definierat vägnät med stor betydelse för tillgängligheten mellan länets olika delar. Övriga gator har en mer lokal trafikfunktion.

På Mäster Samuelsgatan sker omkring 12 000 passager av motorfordon per dygn. Norrlandsgatan har omkring 13 000 passager och Regeringsgatan omkring 7000 motorfordonspassager per dygn. Hela Klaratunneln har omkring 30 000 fordonspassager per dag. I norrgående riktning vid tunnelmynningen på Mäster Samuelsgatan passerar omkring 4 000 motorfordon per dygn. I södergående riktning omkring 8 000 motorfordon per dygn. Motorfordonspassagera inkluderar godstransporter där antalet fordon presenteras lite mer i detalj nedan.

I området finns cirka 1 000 parkeringsplatser och omkring 20 angöringsplatser, bedömningen är därför att en övervägande del av personbilarna endast är en genomfartsresa då tillgång till parkering eller angöring avgör om ett fordon stannar i området eller inte. Området trafikeras även av omkring 800 taxibilar per dag där 16 procent av taxibilarna som kör in i området klarar kraven för miljözon klass 3 idag. Av de 800 taxibilarna som trafikerar området är det svårt att tillförlitligt utläsa hur många som haft ett ärende och hur många som endast kört igenom.

16 procent av personbilarna som kör in i området klarar kraven för miljözon klass 3 idag.

Verksamheter i området

Sida 14 (28)

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. Godstransporter utgörs i huvudsak av lätta och tunga lastbilar, men viss transport sker även med lastcyklar eller lätta elfordon. Lastning och lossning hanteras på lastplatser längs gator (cirka 20 stycken) eller i godsmottag (lastfar) under marken. I området finns tre större lastfar och 13 mindre godsmottag i fastigheter. Dessa nås framförallt från Sveavägen, Regeringsgatan och Mäster Samuelsgatan.

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 % 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 bedöms vara genomfart.

Hushåll i området

Det bor knappt 400 personer i området. Omkring 50 personbilar finns registrerade på boende i området.²¹ Hushållen genererar trafik i form av e-handelsleveranser, service, besöks trafik och de boendes egna resor.

Parkering i området

Bilparkering

Det finns omkring 1 000 allmänt tillgängliga²² parkeringsplatser i garage och 150 parkeringsplatser på gatan i området. 37 procent av parkeringsplatserna i garage har laddmöjlighet idag. Det finns idag inga laddplatser på gatumark i området men kontoret ser över möjligheterna att etablera detta. Dessutom finns det sex privata garage som kontoret saknar uppgifter om.

Cykelparkering

I området finns många p-platser för cyklar och elsparkcyklar. Exempelvis Regeringsgatan och Norrlandsgatan har mycket hög koncentration parkerade cyklar och sparkcyklar, och cykelparkeringarna är överfulla stora delar av dygnet.

²¹ Företagsbilar och vissa leasingbilar syns inte i statistiken

²² Privata eller offentliga parkeringar som tillhandahåller parkeringsplatser för boende eller besökare

5 Andel av dagens fordonsflotta som klarar miljözon klass 3

Sida 15 (28)

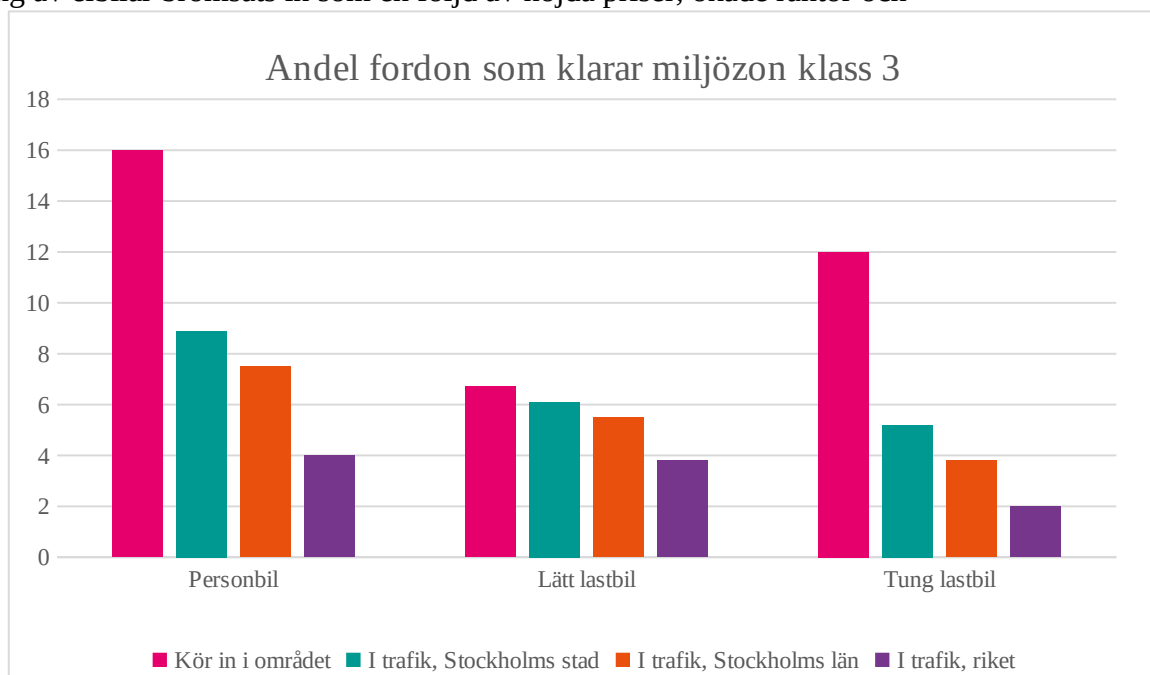
Fordon som trafikerar området och fordon i trafik i staden, länet och riket

Andelen fordon som klarar kraven för miljözon klass 3 är högre bland de fordon som trafikerar området jämfört med andelen hos fordon registrerade i trafik i Stockholms stad, Stockholms län och hela riket, se figur 7. Andelen personbilar som idag trafikerar området och som klarar kraven är 16 procent. Andelen lätta lastbilar är marginellt högre jämfört med fordon registrerade i trafik i Stockholm stad. För de tunga lastbilarna är andelen över dubbelt så hög bland de fordon som trafikerar området jämfört med fordon registrerade i trafik. De allra flesta av de tunga fordonen som klarar kraven för miljözon klass 3 är ett gasfordon.

Figur 7. Andel (%) fordon som klarar miljözon klass 3 av fordon som trafikerar området 2023, samt fordon registrerade i trafik i Stockholms stad, län och i hela landet år 2022. I statistiken för fordon i trafik redovisas samtliga gasfordon då de inte går att urskilja vilken utsläppsklass fordonet har.

Tillgång till fordon som klarar miljözon klass 3

Nyregistreringen av fordon i september 2023 visade att 45 procent av personbilarna, 27 procent av lätta lastbilarna och 12 procent av de tunga lastbilarna uppfyllde kraven för miljözon klass 3.²³ Flertalet av nyregistreringar är elbilar som köptes innan klimatbonusen avskaffades förra året, men som levererades först under sommaren/hösten 2023. Leveranstiden har varit lång som en följd av pandemin och komponentbrister och bidragit till ett eftersläp i statistiken. För personbilar närmar sig leveranstiderna från fabrik normalläge, med förväntade leveranstider på 3-6 månader. Branschen vittnar om att försäljning av elbilar bromsats in som en följd av höjda priser, ökade räntor och



borttagen klimatbonus, vilket väntas synas i statistiken senare under året och framförallt 2024. För 2024 är prognosen från personbilstrafiken ändå elbilsandelen – när det gäller beställda fordon - landar på 50 procent. Totalmarknaden för personbilar förväntas dock bli lägre än under 2023 och tidigare år eftersom många avvaktar med att byta ut sin bil vilket leder till en svagare bilmarknad.

För den intressent som vill köpa en ny personbil anpassad för miljözon klass 3 är investeringen omkring tio procent dyrare än en laddhybrid, 20 procent dyrare än ett dieseldrivet och nästan dubbelt så dyrt som ett

²³<https://miljonyr.se/tema/transporter/statistik/>

bensindrivet fordon. Ett gasfordon är en likvärdig investering som ett bensinfordon, men inte lika vanliga på marknaden. Borttagen klimatbonus i kombination med sänkt reduktionsplikt och sänkt skatt på fossilbränslen gör att incitamenten för att ställa om till el minskar. Att eldrivna fordon har lägre fordonsskatt och att kostnaden för fossila bränslen ökar bör å andra sidan bidra till att incitamenten att ställa om till el ökar. Regeringens avisering om att införa en skrotningspremie för den som byter bort sin fossilbil mot en elbil kan förhoppningsvis öka incitamenten för privatpersoner ytterligare. För nya lätta lastbilar är kostnaden för gasdrivna fordon i nivå med dieseldrivna alternativ. En ny eldriven lätt lastbil är omkring 60 procent dyrare än gas- eller dieseldriven variant. Den totala kostnaden sett ur ett livscykelperspektiv visar att det är relativt liten skillnad i total kostnad för eldrivna och dieseldrivna lätta lastbilar.²⁴

Andrahandsmarknaden erbjuder alternativ för personbilar och lätta lastbilar som klarar miljözon klass 3 där investeringen inte är lika hög som för ett nytt fordon. För tunga lastbilar är gasdrivna alternativ marginellt dyrare än dieseldrivna alternativ. Eldrivna tunga lastbilar är däremot omkring två till tre gånger dyrare investering jämfört med en dieseldriven variant och även om drivmedelskostnaden är lägre för eldrivna fordon är kostnaden högre även sett till ett livscykelperspektiv. Eldrivna lastbilar får som regel stöd genom Klimatklivet.

6 Motiv att införa miljözon klass 3 i utpekat område

Kontoret bedömer att det är motiverat att införa miljözon klass 3 i föreslaget 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 dessa riktvärden till 2030 i hela staden. Att införa miljözon klass 3 i detta område redan från 2024 bedöms bidra till att påskynda omställningen av fordonsflottan och bidra till att fler personer väljer alternativa färd sätt. Det i sin tur ger spridningseffekter för hela staden och ökar stadens chanser att nå målet om frisk luft till 2030.

Utöver luftföroreningarna i området är motiven 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 omkringliggande vägnät.
- Det finns god tillgång till alternativa färd sätt för de som vill nå området utan bil.
- Det finns alternativa färd vägar för trafiken som inte får köra i miljözonen och som inte har målpunkt inom zonen.

Utöver ovanstående motiv bedömer kontoret även att åtgärden har en positiv effekt på klimatet genom minskade utsläpp av CO₂ och en positiv effekt på framkomligheten i de fall fler personer väljer att använda alternativa färd sätt respektive ökar transporteffektiviteten.

Alternativa färd sätt och färd vägar förbi området

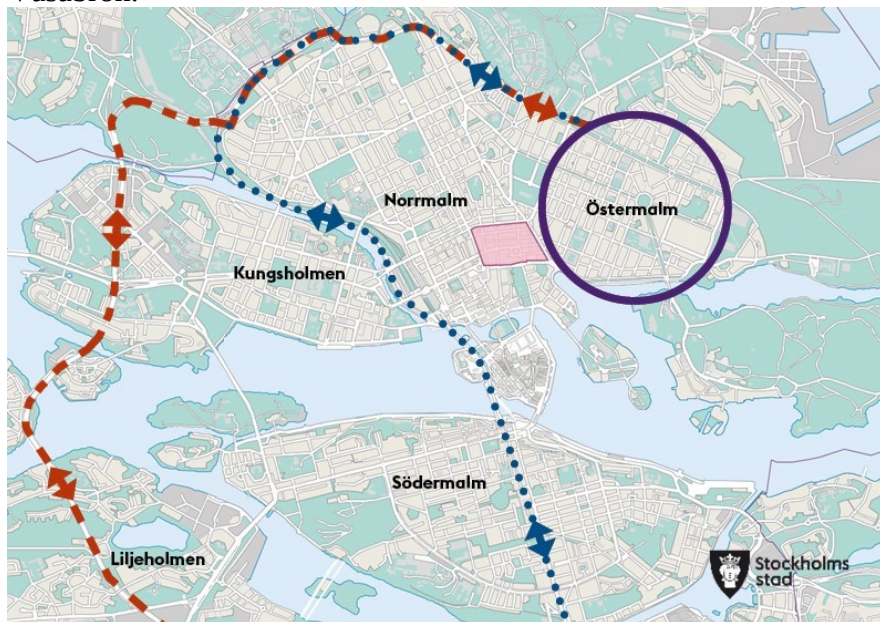
Resenärer med målpunkt inom det föreslagna miljözonsområdet behöver antingen ställa om till fordon som tillåts i miljözonen alternativt välja andra färd sätt som gång, cykel eller kollektivtrafik. För persontransporter med bil är det möjligt att parkera utanför zonen, och gå eller cykla sista biten.

Transporter för rörelsehindrade är fortsatt tillåtna i zonen. För varutransporter är ett alternativ att ansluta sig till en samlastningslösning för att få godset levererat av en annan aktör som klarar zonens krav. De som inte har målpunkt inom zonen kan köra alternativa färd vägar (se figur 8 och 9). Från Östermalm söderut kan zonen passeras genom att köra via Norra Länken, alternativt

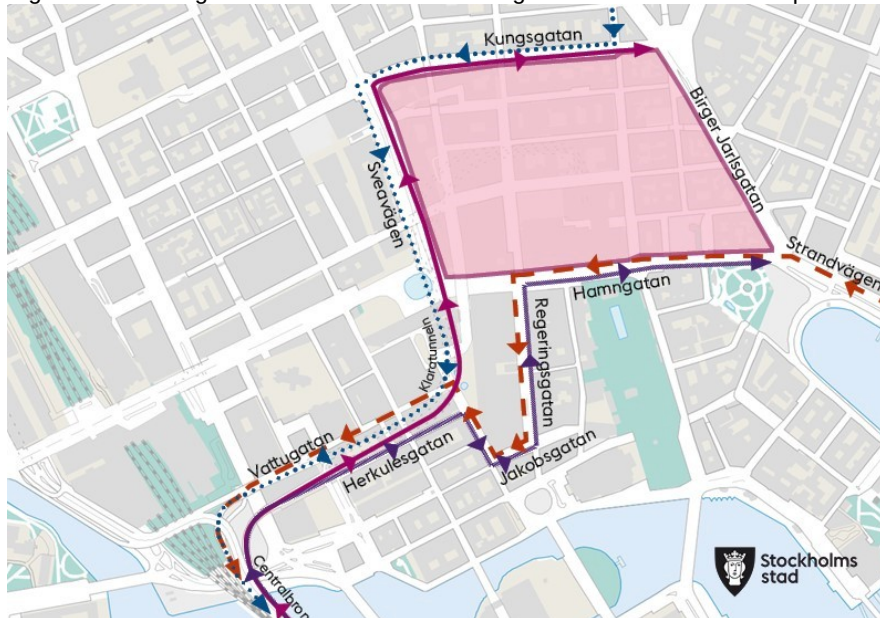
²⁴ Stödsystem för lastbilar (WSP) 2022

Kungsgatan-Sveavägen-Klaratunneln, alternativt Hamngatan-Regeringsgatan-Klaratunneln. Från Vasastan kan zonen passeras via Sveavägen-Klaratunneln alternativt via Torsgatan-Vasagatan Vasabron.

Sida 17 (28)



Figur 8. Översiktlig karta med alternativa färdvägar för trafik som behöver passera zonen.



Figur 9. Inzoomad karta alternativa färdvägar för trafik som behöver passera förbi zonen.

Alternativ till att införa miljözon klass 3 i föreslagna områden

Kontoret har studerat om det finns alternativa åtgärder som kan ge samma effekt som reglering av miljözon klass 3.

Miljözon klass 3 bidrar till 99 procents minskning av utsläppen av kvävedioxid i området, vid full regelefterlevnad. För att klara WHO:s riktvärde med nuvarande fordonsflotta behöver trafiken minska med omkring 70-80 procent inom området. För att uppnå det utan att införa miljözon klass 3 bedömer kontoret att det krävs stora avstängningar och/eller kapacitetsbegränsande åtgärder för motorfordonstrafiken. Det kan uppnås genom att till exempel reglera om gatorna till bussgator, införa gånggator eller andra trafikbegränsande åtgärder. Omfattande sådana åtgärder bedöms ge större inskränkning på tillgängligheten och nyttotrafikens framkomlighet jämfört med att införa miljözon klass 3.

Att införa miljözon klass 2 i området kommer att ge mindre effekt på utsläppen av kväveoxider än miljözon klass 3. Enligt beräkningar på Hornsgatan blir minskningen vid full efterlevnad ungefär 11 %, vilket kan jämföras med 99 % med miljözon klass 3. Till skillnad mot miljözon klass 3 omfattar miljözon klass 2 endast personbilar och lätta lastbilar och många av dagens bensin- och dieselfordon tillåts. ”

7 Konsekvenser av att införa miljözon klass 3 i föreslagen zon

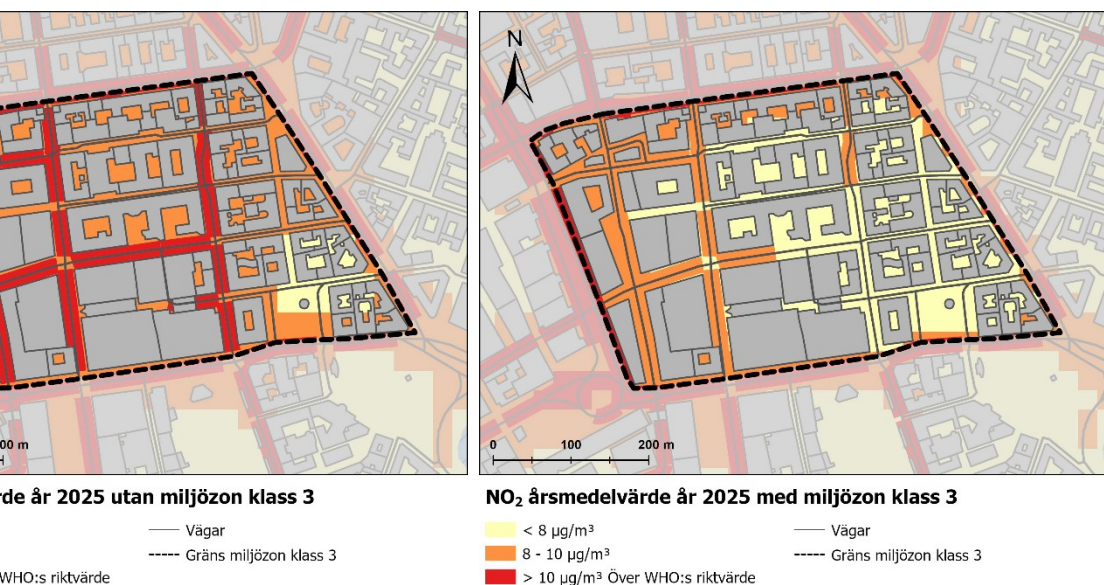
Detta avsnitt berör konsekvenser som uppstår som en följd av miljözon klass 3 generellt och specifikt för området som föreslås.

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

- sänka halterna av luftföroreningar till de riktvärden som WHO rekommenderar
- minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent till 2030
- utsläppsfri innerstad 2030

Beräkning av effekterna på luftkvaliteten och buller inom zonen

Enligt beräkningar medför ett införande av miljözon klass 3 att utsläppen från den lokala vägtrafiken minskar och att luftkvaliteten blir bättre. Vägtrafikens lokala utsläpp av kväveoxider beräknas minska med cirka 1,5 ton per år, vilket motsvarar en minskning på cirka 99 procent inom miljözonsområdet. Vägtrafikens utsläpp av koldioxid, CO₂, beräknas minska med cirka 730 ton vilket motsvarar en minskning med 90 %. Beräkningarna gäller årsmedelvärde år 2025 med full efterlevnad av reglerna för miljözon klass 3.



Figur 10. Kartorna visar en beräkning av årsmedelvärde av kvävedioxid, NO₂ µg/m³ (mikrogram per kubikmeter) 2025 utan (till vänster) respektive med (till höger) miljözon klass 3. WHO:s riktvärde till skydd av hälsa klaras inte vid röda områden.

Införandet av miljözon klass 3 bedöms ha en positiv effekt på

bullernivåerna i områden med tanke på att motorljuden från elfordon är tystare än andra fordon.

På kort sikt finns risk att trafikflöden och utsläpp kan öka på huvudgatorna som omger miljözonen som till exempel Kungsgatan och Sveavägen. En del av denna trafik väntas dock vara fordon utan avgasutsläpp, eftersom tillåtna fordon i miljözonen till stor del körs utanför zonen. I de fall gatorna riskerar överskrida gällande miljökvalitetsnormer behöver kontoret se över vilka åtgärder som krävs för att minska nivåerna. De gatorna, tillsammans med andra alternativa vägar har dock bredare gaturum än gatorna i zonen, vilket medför att förutsättningar för god luftcirkulation är bättre än innanför zonen. Klimatutsläppen från fossila fordon som kör alternativa vägar bedöms öka i de fall de väljer färdvägar som är längre än den väg de kör idag.

Effekter på trafikflöden innanför och utanför zonen

Sida 19 (28)

En övervägande majoritet av fordonspassagerarna idag bedöms vara genomfartstrafik medan resterande bedöms ha ärenden i zonen. Om de fordon som endast passerar området inte uppfyller miljözonens krav kommer de behöva köra alternativa vägar runt miljözonen. De som har målpunkt inom området behöver ställa om till alternativa färdvägar eller fordon som klarar miljözonen. I takt med att fler ställer om eller väljer alternativa vägar och tider väntas de negativa effekterna på trafiken att minska.

Det har inte gjorts någon modellberäkning specifikt av trafikförändringen för miljözonen då erfarenheterna är att modellberäkningar i City tenderar att överskatta kapaciteten i vägnätet och påvisar högre utfall än vad som syns i det faktiska utfallet. Kontoret bedömer att miljözonsregleringen dels kommer generera en högre andel fordon som klarar regleringen även utanför zonen, samt att det kommer ske en överflyttning till andra färdmedel. Trafikkontoret har istället utgått från lärdomar från tidigare arbeten och gjort en kvalitativ bedömning kring hur trafiken påverkas. Bedömningen är att det omkringliggande vägnätet initialt kan få 15-20 % ökad trafik från den trafik som tidigare passerade genom zonen som ska passera utanför zonen. Eftersom Kungsgatan redan idag ligger på kapacitetsgränsen i maxtimmarna kommer den ytterligare trafiken antingen förlänga maxtimmarna, spridas ut på övriga vägnätet eller att resan helt uteblir genom att fordonsföraren gör ett annat val av färdmedel.

Störst trafikpåverkan får miljözonen på Klaratunneln där bedömningen är att köerna i City och på Centralbron/Klarastrandsleden i rusningstrafik kommer öka.

I norrgående riktning förflyttas trafiken till utfarten mot Sveavägen-Kungsgatan men även till Herkulesgatan-Regeringsgatan-Hamngatan (se figur 8). En del trafik kommer försvinna då trafik med målpunkter utanför området bedöms hitta andra vägar.

Söderut bedöms effekterna bli större. Det är många fordon som vill ta sig till Centralbron söderut. Efterfrågan bedöms minska från Strandvägen då många kommer ta längre vägar runt området (Via Norra länken t.ex.) men det kommer fortsatt vara hög efterfrågan på resor i relationen Strandvägen–Centralbron. Det märks främst i den östra delen av city där alternativen för att ta sig från Birger Jarlsgatan till Centralbron är begränsade. De alternativ som finns, vänstersväng från Hamngatan in på Regeringsgatan, har begränsade möjligheter att hantera den trafik som annars kunde köra in i tunneln. Trafiken från Birger Jarlsgatan och vidare mot tunneln behöver istället svänga in på Kungsgatan, vilket leder till en lägre medelhastighet på Kungsgatan (se figur 9).

Samhällsekonomiska konsekvenser

En miljözon klass 3 påverkar samhällsekonomin på olika sätt. De flesta negativa samhällsekonomiska konsekvenser förväntas avta över tid, i takt med att aktörer i området och samhället i stort ställer om. Följande punkter bedöms ha effekter på samhällsekonomin i positiv eller negativ bemärkelse.

- Personer som vistas eller rör sig på gator inom miljözonen kommer utsättas för mindre hälsofarlig luft vilket leder till en bättre folkhälsa och sannolikt minskade vårdkostnader.
- För de som har möjlighet att välja andra färdvägar som kollektivtrafik, gång eller cykel, kan den ökade fysiska aktiviteten bidra till bättre hälsa och sannolikt minskade vårdkostnader.
 - Området kommer att få bättre luft och färre bullerstörningar och därmed upplevas som mer attraktivt. Kontoret bedömer att det kan leda till att fler besöker butiker, restauranger och upplevelser inom området och på så vis bidra till ökade intäkter för verksamheter i området.

- De företag som redan har ställt om till fordon och tjänster som tillåts inom miljözonen bedöms få en konkurrensfördel och även snabbare avkastning på sin investering. Sida 20 (28)
- Företag som säljer, leasar ut och tillverkar fordon som tillåts inom miljözonen bedöms gynnas av införandet.
- Miljözonen bedöms bidra till att nya affärsmodeller utvecklas och implementeras inom logistik och transportsektorn. Detta kan även öppna upp möjligheter för nya företag att etablera sig på marknaden. Till exempel kan samlastningslösningar gynnas, där fler aktörer går ihop om att köpa gemensamma transporter in till området.
- Företag som tillhandahåller delad mobilitet, t.ex. låncyklar eller eldrivna bilpooler, bedöms gynnas av att fler väljer att nyttja deras tjänster.
- Teknikutvecklingen bedöms gynnas genom att efterfrågan på fordon som klarar miljözon klass 3 ökar. Det väntas också bidra till en ökning av laddinfrastruktur.
- Miljözonen väntas bidra till att minska antalet fordon i området initialt vilket bedöms underlätta framkomligheten för de som får färdas i zonen.
- För de intressenter som inte har möjlighet att välja andra färd sätt blir konsekvensen att de behöver investera i fordon som klarar miljözonsregleringen, alternativt att de behöver förändra sina resvanor, byta transportsätt eller logistikmönster. Hur stor konsekvensen blir beror på intressentens köpkraft och om investeringen görs i ett eldrivet eller gasdrivet fordon, nytt eller begagnat.
- Beroende på hur transportörer lyckas att effektivisera logistiken kan transportkostnaden till området komma att öka. Kostnaden bedöms bli högre för företag vars transport sker med fordon som har få leveranser i området. Kontoret bedömer att det finns en risk att fördyrande transportkostnader kan komma att belasta slutkunden.
- De som behöver kunna angöra sin bostad med bil och inte kan byta till bil som klarar miljözonsregleringen bedöms få en sämre tillgänglighet till sin bostad.
- De aktörer som tillhandahåller parkeringsplatser inom området bedöms få minskade intäkter initialt när fordon inte kan köra in i området. Samtidigt bedöms intäkter för de aktörer som tillhandahåller parkeringsplatser utanför området att 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. De lyfter fram att alla aktörer som verkar inom miljözonens utbredning får samma förutsättningar i och med miljözonen, samtidigt som vissa lyfter fram risken för snedvriden konkurrens då miljözonen ligger i ett mindre avgränsat område. Miljözonen riskerar även medföra logistiska utmaningar för transportörerna genom ändrade ruttförutsättningar. Det finns fordon att beställa på marknaden, både lätta och tunga. En utmaning är att leveranstiderna för fordonen kan vara omkring 12 månader, ibland längre. Det finns därför en risk att fordon inte hinner levereras i tid till införandet. Kontoret ser över möjligheter för dispens i de fall aktörer inte hinner få sitt beställda fordon levererat.

Pågående forskning inom området indikerar att transporteffektiviteten går att förbättra. Av de omkring 2 800 unika lastbilarna som kör in till området under en dag har omkring 650 av fordonen ett ärende i området, resten är genomfartstrafik. 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 (eller kort därefter) finns tillräckligt antal fordon på marknaden för att förse området med de godstransporter som efterfrågas.

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. Intervjuer av chaufförer vid lossning inom området 2023 indikerar en låg genomsnittlig utlastningsgrad på fordonen. För lätta lastbilar angavs en genomsnittlig lastvikt om 500 kg medan tyngre lastbilar angavs lastvikter kring 3 ton. Dessa mätningar indikerar att majoriteten av dagens transporter kan utföras av lastfordon med lägre lastkapacitet än dagens fordon. Vissa aktörer har dock uttryckt ett hinder med eldrivna lätta lastbilar då de väger mer än dieseldrivna och begränsningarna på b-körkortet. Kontoret välkomnar därför regeringens uppdrag åt transportstyrelsen att ta fram en försöksverksamhet för att öka gränsen för B-körkort som ska redovisas under våren 2024. Försöksverksamheten väntas bidra till att öka andelen lätta lastbilar som klarar miljözon klass 3 i Stockholm.

Investeringskostnaden för tunga eldrivna lastbilar 3 är hög och fler aktörer menar att det tar tid att få avkastning på fordonen. Det finns därför en efterfrågan på att tillåta transporter på natten eftersom lastbilen då kan användas under fler timmar av dygnet, något som kontoret arbetar för att möjliggöra. Kostnad att köpa gasbilar eller leasa fordon är inte lika högt som kostnaden att köpa ett eldrivet fordon. Det kan finnas fordon som inte vill ta den ökade kostnaden det innebär och de kan gå komma att undvika att ta uppdrag i området. Kontoret bedömer att miljözonen kommer innebära att trafiken med lastbilar kommer omfördelas så att trafikarbete med fordon som klarar miljözon klass 3 kommer öka inne i de centrala delarna. De aktörer som inte har egen parkeringsplats eller depå där de kan ladda bedöms få svårast att anpassa sin fordonsflotta, exempelvis hantverkare. Branschföreträdare bedömer att det finns en risk att hantverkare kan komma att tacka nej till kunder inom zonen då de inte har ekonomiska möjligheter att investera i rätt fordon enkom för att ett par gånger per år utföra arbeten inom zonen. Här bedömer kontoret att det redan idag finns aktörer som klarar miljözonen och att antalet kommer öka i samband med att miljözonen införs.

Att säkerställa regelefterlevnad är viktigt för att aktörer som kör i området får samma villkor. Här är kontorets dialog med polisen viktig för att säkerställa att de som inte följer reglerna bötfälls. Med låg regelefterlevnad bedömer kontoret att de aktörer som gjort en investering kan drabbas när konkurrensen inte blir likvärdig. Här är det viktigt att alla delar i kedjan arbetar för att regelefterlevnaden upprätthålls så alla får chansen att ställa om på lika villkor.

Konsekvenser för verksamheter inom zonen

Verksamheternas anställda och besökare kommer att utsättas för mindre hälsofarlig luft och lägre bullernivåer.

Kontoret bedömer att transportkostnaderna kan öka i området om alla fordon som kör i dag ska ställa om till fordon som klarar regleringen. Nya affärsmodeller för exempelvis samlastning blir därför viktiga för att butiker, restauranger, boende och verksamheter i området ska kunna få sina leveranser utan att drabbas av onödiga kostnadsökningar. Här arbetar staden aktivt i innovationsprojekt tillsammans med andra aktörer, såsom fastighetsägare, transportörer och åkerier, för att hitta nya affärsmodeller. Tillsammans utvecklas en samsyn kring potentiella lösningar och vilken roll staden kan ha för att underlätta samlastning.

Inom området förekommer inga stora publika målpunkter för turistbussarna, däremot används området som körväg för bussar till målpunkter utanför området. Eldrivna långfärdsbussar tillverkas inte än, men enligt Scania kommer de ut på marknaden omkring 2027. Gasdrivna alternativ finns på marknaden men branschen menar att de fordonen inte är optimala för ändamålet. De turistbussar som måste

angöra i området kan behöva söka dispens i de fall det inte finns något bättre alternativ. De turistbussar som idag endast passerar området behöver ta nya färdvägar.

Sida 22 (28)

Konsekvenser för persontransporter

Kontoret bedömer att boende och besökare i området kommer att utsättas för mindre hälsofarlig luft och lägre bullernivåer vid ett införande av miljözon klass 3.

De boende och besökare som använder bil i området utgör en liten del av det totala resandet. Det är totalt omkring 50 privatägda fordon hos de boende i området och nio procent resande med City som målpunkt gör denna resa med bil. Tillgång till alternativa färdmedel och alternativa vägar runt miljözonen är god. Boende och besökare med bil kommer antingen behöva parkera utanför zonen, köpa/leasa nya fordon eller förändra sina resvanor och/eller färdmedel. För boende och besökare som har bil men inte har egen parkeringsplats kan begränsad tillgång till laddinfrastruktur utgöra ett hinder för att investera i en elbil.

För taxiverksamhet är den största utmaningen framförallt 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. SL trafikerar redan med eldrivna bussar i vissa delar av Stockholmsregionen. 2035 är målet att alla bussar ska drivas på el och redan nu förbereds för möjlighet till laddning på alla bussdepåer. Det nya avtalet för innerstadsbussarna ställer krav på 100 procent el och väntas träda i kraft tidigast augusti 2026. Det är inte säkert att SL kommer kunna garantera att alla fordon som trafikerar zonen klarar regleringen redan vid ikraftträdandet. Kontorets bedömning är att kollektivtrafiken som måste angöra området men inte klarar kraven för miljözon klass 3 behöver söka dispens.

Konsekvenser för stadens egna transporter

Stadens egna fordon klarar till stor del kraven för miljözon klass 3 idag. Stadens upphandlade transporter ser olika ut men de flesta företag som har avtal med staden har elbilar eller gasbilar i någon utsträckning. Entreprenören kan placera de fordon som behöver köra in i miljözonen där medan övriga fordon får köra utanför zonen. För de transporter som ingår i gällande avtal är det entreprenörens skyldighet att utföra kontraksarbetet i enlighet med nya lagkraven. De behöver därmed säkerställa att de har rätt fordon när de kör in i området.

Medborgarnas syn på hur miljözon klass 3 kan påverka dem

4500 medborgare från hela staden ingår i Stockholms stads Medborgarpanel som fick möjlighet att ge sin syn på hur ett införande av miljözon bedöms påverka dem. Totalt svarade 2 703 personer på enkäten. En majoritet av de tillfrågade bedömde att de kommer påverkas positivt med de främsta skälen att miljözonen bidrar till en renare luft och mindre trafik. Andra skäl som lyfts fram är att det gynnar dem själva i form av bättre promenad- och cykelmöjligheter eller att det bidrar till stadens utveckling.

Drygt en fjärdedel av de tillfrågade bedömer att de kommer påverkas negativt, med det främsta skälet att det ger trafikbegränsningar. Andra skäl som lyfts fram är att de behöver undvika vissa vägar, inte har tillgång till eller möjlighet att ha elbil samt att det försämrar handel och transporter i området.

Konsekvenser för jämställdhet och jämlikhet

Sida 23 (28)

Fler kvinnor går och åker kollektivtrafik, samtidigt som fler män kör bil. Män gör längre resor, och det är fler män än kvinnor inom miljözonen som äger en bil. Yrkestrafikanter utgörs till störst del av män.

Införandet av miljözon klass 3 bedöms ha en positiv påverkan på hälsan för alla som bor och arbetar eller på annat sätt ofta vistas inom området. Barn, unga, gravida kvinnor, äldre och de med redan sämre hälsa gynnas ännu mer av att införa miljözon klass 3.

Samtidigt som zonen har en positiv påverkan på hälsan kan den även få negativa konsekvenser för den personliga ekonomin eller innebära problematik för vissa grupper att fortsätta sitt arbete på samma sätt som tidigare. Boende som äger bil, besökare och yrkestrafik som kör inom miljözonen men som inte har ett fordon som klarar miljözonens regler kommer att bli påverkade av beslutet. Påverkan blir störst på företag och hushåll med små ekonomiska marginaler som har svårare att byta till ett nytt fordon. Medelinkomsterna i stadsdelsområdet Norra innerstaden överstiger medelinkomsterna i Stockholms stad med cirka 30 procent.

Miljözonen bedöms utifrån ovanstående resonemang påverka män och kvinnor i olika utsträckning. I dagsläget bidrar kvinnor till mindre utsläpp men utsätts däremot för mer luftföroreningar. Även barn, unga och äldre bidrar i liten utsträckning till utsläppen men är grupper som får större negativ påverkan av dem. Förslaget innebär därmed att kvinnor och män, barn, unga och äldre får samma möjligheter till frisk luft. Därmed bedöms förslaget på en övergripande nivå ha en positiv påverkan på jämställdheten och jämlikheten.

8 Utredningens summering och rekommendation.

Utifrån uppdraget i budget om att införa miljözon klass 3 till i utpekat området sista december 2024 bedömer kontoret att området uppfyller kriterierna för detta. 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. Kontoret bedömer att införandet inte inskränker den fria rörligheten då det finns goda alternativ till att andra färdvägar eller färd sätt för att nå och passera utpekat område.

För ett lyckat genomförande med god regelefterlevnad och acceptans av föreskriften har kontoret för avsikt att fortsätta bjuda in intressenter till samverkan. Vidare har kontoret identifierat ett antal åtgärder som bidrar till ett lyckat genomförande, där staden eller andra aktörer kan bidra på olika sätt.

Dispenser vid särskilda skäl

Kontoret ser redan idag att vissa aktörer inte kommer kunna ställa om till fordon som är godkända i miljözon klass 3 till den 31 december 2024. Det riskerar att leda till låg regelefterlevnad alternativt att vissa funktioner stängs ute från området. Kommunen har möjlighet att bevilja dispenser för fordon om det finns särskilda skäl och att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

Kontorets bedömning är att intressenter som har lagt beställning i god till innan införande men inte hinner få fordonet levererat före införandet, eller intressenter vars fordon ännu inte tillverkas för att klara miljözon klass 3 kan uppfylla särskilda skäl för dispens. Trafikkontoret utreder varje enskild ansökan om dispens individuellt för att se om ansökan uppfyller kraven för att erhålla en dispens.

Kommunikationen är viktig för att få acceptans för och nå regelefterlevnad av miljözonsregleringarna för att få de effekter som miljözonen syftar till. Kontoret kommer genomföra omfattande kommunikationsaktiviteter både inför och efter införandet.

Kontoret kommer även att arbeta aktivt för att ändra kommunernas möjligheter att själva övervaka föreskriften. För att hitta lösningar kring övervakning av miljözon så bör Stockholms stad samverka med övriga kommuner i landet som planerar för att införa miljözoner och med polismyndigheten. Kontoret har under utredningsarbetet löpande haft kontakt med polismyndigheten angående övervakning och vid ett beslut om införande kommer denna kontakt och dialog intensifieras. Det finns ett förslag från Transportstyrelsen om att ge kommuner möjlighet att själva övervaka miljözoner via parkeringsövervakningen. Kontoret välkomnar förslaget och inväntar ett nationellt beslut enligt Transportstyrelsens förslag.

Ökad tillgång till laddinfrastruktur

En förutsättning för att intressenter ska våga ställa om till elfordon är att det finns ett förutsägbart utbud av laddinfrastruktur. Publikt tillgängliga normalladdare och snabbladdare är ett nödvändigt komplement till laddning vid bilens primära parkeringsplats (vanligtvis hemma). Snabbladdning under dagen är särskilt efterfrågat och främst för fordon i tjänst som taxi och distributionsfordon. De största begränsningarna för att etablera snabbladdning är tillgången till mark och kapaciteten i elnätet. Det är också en mycket kostsam lösning jämfört med normalladdning, både sett till investering och kostnad för nyttjande. Det är fortsatt nödvändigt att etablera depåladdning över natten för alla verksamheter som kör eldrivna transporter i Stockholm.

Stockholms stad arbetar för att öka möjligheterna att ladda på gatumark och i parkeringsanläggningar.²⁵ Det är främst Stockholm Parkering och stadens bostadsbolag som bygger laddinfrastruktur i sina anläggningar. Laddinfrastruktur på gatumark är ett komplement till detta och ska i första hand vara för de som behöver sin laddning tillgodosedd på gatumark. Under 2022-2023 har det byggts cirka 250 nya laddplatser på gatumark i norra innerstaden, och totalt finns det 450 stycken i stadsdelen. Lokalisering, gestaltning och spridning av laddinfrastruktur är fortsatt viktiga frågor att arbeta med på gatumark.

För gods- och busstrafiken är behovet framförallt laddning vid terminal eller depå. Markttillgång, elnätskapacitet och investeringsmedel är knäckfrågor att lösa vad gäller laddinfrastruktur för tunga fordon. Flera aktörer anger att det råder osäkerhet kring om elkapaciteten kommer räcka eller om de kommer tillåtas att sätta upp laddinfrastruktur. Här kan bland annat Elektrifieringspakten nätverk och kontaktytor användas för att skapa en bättre nulägesbild och underlätta önskad utbyggnad. Även regional samverkan är viktig eftersom laddinfrastruktur för tunga fordon i andra kommuner kan vara en förutsättning för att möjliggöra utsläppsfria transporter i Stockholm och tvärtom.

För att ta ett helhetsgrepp kring frågan om transporteffektivitet och elektrifiering har Stockholms stad, tillsammans med tretton andra aktörer, beviljats finansiering för ett innovationsprojekt, SNABBSAM. Utifrån ett systemperspektiv ska projektet demonstrera hur transporter och utsläpp kan minska och bidra till ett klimatpositivt Stockholm. Projektet omfattar omställning inom reglering och policy, infrastruktur, fordon och logistik, affärsmodeller och beteenden. Projektet utgår från införandet av miljözon klass 3 och tar sikte mot en helt utsläppsfri innerstad år 2030.

²⁵ Staden har målsättning på 100 procent laddplatser i egna anläggningar till 2026, 100 procent laddplatser i driftade anläggningar och i offentliga utrymmen i innerstaden till 2030.

För att tillskapa mervärden i närområdet i samband med ett införande av miljözon klass 3 så kan en reglering kombineras med andra åtgärder för att tillskapa vistelsekvaliteter. Sådana åtgärder kan syfta till att skapa fler sittplatser, mer grönska eller andra kvaliteter för de som rör sig i området.

Redan idag finns sommartid olika former av aktivering i området. På Malmskillnadsgatan så aktiverar staden tillsammans med fastighetsägarna Vasakronan och Pembroke gatan genom utökade uteserveringar, möblering och grönska. På Jakobsbergsgatan har AMF fastigheter tillsammans med staden utrustat gatan med möbler, växter, vimplar samt konstverk. På Biblioteksgatan har fastighetsägaren Hufvudstaden sen flera år ett blomsterprogram där man lyfter gatorna i närområdet.

En utveckling av den redan befintliga platsaktiveringen skulle kunna innebära att parkeringsytor tas i anspråk för åtgärder när behoven i området förändras.

Verka för ökad samlastning av godstransporter

Miljözonen öppnar upp för nya affärsmodeller för samlastning. Genom samlastningslösningar kan aktörer som inte har möjlighet att ställa om till fordon som tillåts i området få sina varor transporterade av en annan part. Staden arbetar för att öka kunskapen kring hållbara affärsmodeller och sprida goda exempel till nya områden och verksamheter. Staden arbetar också aktivt med att skapa sig kunskaper om förutsättningar kring nya möjliga policyverktyg som stödjer hållbar innovation, likt samlastningslösningar.

Ta bort nattförbudet på vissa gator inom miljözonen

Idag tillåter inte Stockholms stad tunga lastbilar över 3,5 ton att färdas inom Stockholms stad 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 tysta transporter på natten, så kallad off peak transporter. En framgångsfaktor för att transporter ska kunna utföras under off-peak är att de är tillräcklig tysta för att boende inte ska störas. En fördel är därför om lastbilarna drivs på el eller gas som är tystare än dieseldrivna fordon och att underjordiska lastfar kan nyttjas i så stor utsträckning som möjligt. Även andra delar av arbetet runt omkring transporten kan behöva anpassas. Det kan till exempel handla om tysta material för rullburar, att backsignaler anpassas för att inte upplevas störande 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 en lastbil 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.

Inför dubbdäcksförbud

Sida 26 (28)

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. I syfte att förbättra luftkvaliteten även avseende partiklar (PM10) bör staden se över införande av dubbdäcksförbud i miljözonen. Beräkningar indikerar att det skulle bidra till att minska partiklarna med uppemot 55 procent i området.

8 Uppföljning

Uppföljning av nya regler är viktigt både för att kontrollera att miljözon klass 3 är ändamålsenlig och om det finns möjlighet att förbättra regleringen eller omfattningen av den. Det är viktigt att ha en uppföljningsplan efter införandet av miljözonen och att mäta och utvärdera den data som rör projektet. Projektet avser göra mätningar av fordonssammansättningar både före och efter införande av miljözon klass 3. Miljözon klass 3 bör utvärderas över längre tid.

Punkter som bör ingå i en uppföljningsplan är bland annat:

- Konsekvenser på miljö eller folkhälsa
- Finns det möjligheter att förbättra föreskriften
- Behöver föreskriften ändras med hänsyn till ändringar i lag eller förordning
- Hur är regelefterlevnaden
- Hur har transporteffektiviteten i området utvecklats
- Samverkan med andra städer som har liknande föreskrifter, dela erfarenheter

9 Omvärldsanalys

I omvärldsanalysen presenteras en översiktlig utblick på hur andra städer runt om i Europa har arbetat för att kunna införa nollutsläppszoner och andra slags avancerade miljözoner.

Oftast syftar begreppet nollutsläppszon till att eliminera avgaser genom t.ex. att endast tillåta resor med el- biogas- eller vätgas fordon. Däremot syftar begreppet miljözon till att minimera avgaser, luftföreningar, buller mm genom restriktioner på vissa fordon och/eller fordonsklass. Dessutom finns begreppet trängselskatt vilket kan knytas ihop med eller tillämpas utöver nollutsläpp- och miljözonsbegreppen. I samtliga fall varierar praxis och regler mellan städerna, där vissa städer fokuserar på alla transporter och andra på specifika fordon, vissa system är avgiftsbelagda.

2022 bildades en expertgrupp av den europeiska kommissionen som under fem år ska fördjupa sig i frågor rörande urban mobilitet, där bland det bland annat finns en arbetsgrupp som fokuserar på miljözoner. Stockholms stad ingår i arbetsgruppen som leds av nätverket POLIS och tar fram rekommendationer som ska vägleda kommuner om hur man kan utforma och verkställa miljözoner för person- och godstrafiken.

Oslo

Sedan några år tillbaka föreslog politiker i Oslo att en nollutsläppszon skulle inrättas i centrum till 2022/2023. Utredningen föreslog istället ett större område längre fram i tiden. Motivet till förslaget var att ge intressenter förutsägbarhet genom tydlighet om tidpunkt för introduktion, geografisk avgränsning och berörda fordonsgrupper samt göra investeringar inför lanseringen. Tidigast 2025 kommer zonen att

Bergen

Bergen har även förberett för ett eventuellt införande av en nollutsläppszon för personbilar och godstransporter i 2025. Fordon som definieras som fossilfria får tillträde, dvs. batterielektriska och vätgas. I väntan på nationell tillåtelse att införa zonen håller kommunen på att etablera och igångsätta kompletterande åtgärder såsom pendlingsparkeringar, mobilitetshubbar med bilpooler och bildelningstjänster, ekonomiska stödsystem för lätta lastbilar och omlastningsområden för tunga lastbilar.

London

Sedan 2018 har nollutsläppszoner ingått i Londons transportstrategi och det fanns ambitioner att införa nollutsläppszoner i lokala stadskärnor (dvs. kommuner inom större London, från 2020) och även i de centrala stadsdelarna (från 2025). Mindre försök på enskilda gator och torg har genomförts men i augusti 2023 bestämde borgmästaren att inga stora nollutsläppszoner kommer att införas i centrala London inom den nära framtiden. Däremot har London haft en trängselskattzon och olika slags miljözoner vilket numera betecknas som ”Low Emission Zone” (LEZ) och ”Ultra Low Emission Zone” (ULEZ).

Nederländerna

De flesta städer i Nederländerna har lokala miljözoner och från 2025 införs nollutsläppszoner för godstransporter i de centrala städerna. Till exempel har Amsterdam en miljözon med restriktioner mot dieselfordon och planer för nollutsläppszoner vilka ska omfatta bl.a. godstrafik, taxi, mopeder samt nöjes- och fritidsbåtar. Det kommer endast gälla nyregistrerade fordon inom zonerna. Det framkommer dock inte vilka zoner som ska omfattas, bara att zoner ska införas i den inre staden 2025 och i ytterstaden från 2030.

Även Rotterdam kommer att införa en nollutsläppszon för godstransporter men omfattningen av zonen har inte fastställts. Utgångspunkten i Rotterdam har varit en ”covenant” (dvs. pakt) mellan kommunen och transportörer avseende omställningen till nollutsläppstransporter. Rotterdam har även skapat en mycket informativ informationssida riktad mot transportföretag. Där finns bl.a. information om hur man byta fordon och bränsle, samt vilka incitament och subventioner finns tillgängliga. Dessutom finns personlig rådgivning och erbjudanden om prova-på-kampanjer för att bistå omställningen.

Även andra städer i Nederländerna arbetar med nollutsläppszoner. I Groningen finns restriktioner på resor med bilar, skåpbilar och lastbilar i stadskärnan mellan kl 12.00-05.00. Detta kommer att kompletteras med krav att samtliga fordon ska vara nollutsläpp vilket dessutom ska gälla i ett större område för godstransporter än personbilar. Utvecklingen i många städer går mot nollutsläppszoner kombinerade med andra slags trafikrestriktioner, allokering av gaturummet samt införandet av dynamiska- eller tidsbokningssystem till lastplatser.

Övriga exempel

Köpenhamn har påbörjat planeringen av nollutsläppszoner för skåp- och lastbilar samt förskolezoner där endast el- och vätgas tillåts.

Även städer såsom Paris (fr.o.m. 2030) och Göteborg (innanför Vallgraven preliminärt 2026) planerar att införa nollutsläppszoner.

I Portland, USA är emissionsfria fordon förbjudna att stanna och lasta på eller av i lastzoner inom en miljözon. Fossildrivna fordon kan fortfarande köra i och parkera i zonen och betala p-avgift eller stanna på tomtmark. Emissionsfria lastbilar stannar gratis på lastzonerna. Sida 28 (28)

Slut.