



Stockholm

Ref Dnr KS 2023/1449

Remissyttrande angående införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen.

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Förslaget i korthet

Trafikkontoret i Stockholm Stad har utrett och presenterat ett förslag för införande av miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen och om inriktning för ett slopat nattförbud för tunga fordon inom miljözonen. Detta förslag har antagits i Trafiknämnden, och remitteras nu av kommunstyrelsen Stockholms stad.

Sammanfattning

Sveriges Bussföretag avstyrker förslaget om att införa en miljözon klass 3 enligt den föreslagna tidplanen. Förbundet är inte emot ambitiösa klimatmål, eller åtgärder för att uppnå dem, men när de införs ska de vara grundligt utredda, effektiva och anpassade till den tekniska utvecklingen. Förbundet anser att det saknas rättslig grund för införande av en miljözon klass 3 i aktuellt område och att konsekvensanalysen som ligger till grund för beslutet är undermålig i sin bedömning av konsekvenserna för näringslivet. Även om det remitterade förslaget enbart berör det första planerade området för miljözon klass 3, vill vi på Sveriges Bussföretag kommentera det ursprungliga förslaget, processen kring ärendet och den redan nu planerade utvidgningen av miljözonen. Förbundet anser att om en miljözon klass 3 införs, måste den första zonen utvärderas innan en eventuell utvidgning av zonen utreds. Den svenska bussbranschen leder redan vägen framåt i transportsektorns resa mot en fossilfri fordonsflotta. Redan idag kör våra bussar till 85 procent på fossilfria drivmedel, och att resa med buss tillsammans är alltid ett grönt alternativ att föredra framför personbilen. Detta måste beaktas i högre grad när en miljözon klass 3 införs¹.

¹ Se <https://www.transportforetagen.se/contentassets/207f8085b17542aea3e3e4e96f6208a4/konsekvensanalys-miljozon-klass-3-231106---organisationssamverkan.pdf?ts=8dbe430eaafa580>





Trafikkontorets uppdrag

Uppdraget till Trafikkontoret var att utreda och införa miljözon klass 3 i ett i förväg bestämt område, inte att utreda behovet av en miljözon med hänsyn till luftkvaliteten. Det framstår som fel väg om målet är att förbättra luftkvaliteten, vilket är huvudsyftet med miljözon klass 3.

Vi välkomnar att Stockholm Stad lyssnade in kritiken från bland annat Sveriges Bussföretag och drog tillbaka förslaget om att införa en miljözon klass 3 i Gamla Stan och minska dess utbredning i City. Denna process vittnar dock om att uppdraget till Trafikkontoret var felformulerat från början, då det inte utgick ifrån faktiska behov av att förbättra luftkvaliteten utan då uppdraget var dikterat utifrån politiska önskemål.

Rättsliga grunden för miljözon klass 3

En Miljözon är en åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i områden². En förutsättning för att en kommun ska kunna införa en miljözon är att området för miljözonen är särskilt miljö känsligt. Med ”särskilt miljö känsligt” avses att luftkvaliteten inte når upp till miljö kvalitetsnormerna. I Trafikkontorets utredning framgår att ”dagens miljö kvalitetsnormer för NO₂ klaras i området. Däremot klaras inte WHO:s, riktvärden³. Varför WHO:s icke bindande riktvärden skulle utgöra den rättsliga grunden för att införa en miljözon är oklart. Vid bedömningen av om ett område är ”särskilt miljö känsligt” borde utgångspunkten vara om luftkvaliteten når upp till de objektiva kriterier som fastställts i svensk lagstiftning. Därmed saknas rättslig grund för att införa en miljözon, då det aktuella området inte är ”särskilt miljö känsligt”.

Konsekvensanalysen

Trafikkontorets konsekvensutredning är bristfällig då den inte innefattar en uppskattning av vilka ekonomiska konsekvenser ett införande får för näringslivet. Det är en av punkterna som Transportstyrelsen lyfter i sin rekommendation för kommuner som vill införa en miljözon.⁴ Att EU-kommissionen nu väljer att utreda om ett införande utgör en begränsning av den fria rörligheten inom unionen torde göra det uppenbart att det är viktigt att ett införande är ordentligt utrett innan det beslutas. Transportstyrelsen skriver i sin rekommendation att ”den kommun som överväger att införa en miljözon behöver göra avvägningar mellan nyttan och de konsekvenser som reglerna får”. Denna avvägning kan inte genomföras om man inte har försökt utreda de ekonomiska konsekvenserna av ett införande. Konsekvenserna behöver kvantifieras i ekonomiska termer för att en korrekt avvägning ska kunna genomföras. Underlaget i Trafikkontorets utredning är otillräckligt i detta hänseende.

Busstrafik i den föreslagna zonen

Den svenska bussbranschen leder redan vägen framåt i transportsektorns resa mot en fossilfri fordonsflotta. Redan idag kör våra bussar till 85 procent på fossilfria drivmedel, och att resa med buss tillsammans är alltid ett grönt alternativ att föredra framför personbilen. Elektrifieringen har inletts avseende stadsbussarna, men för bussar i turist- och beställningstrafiken går det inte lika fort fram. Däremot så är 84 procent av turistbussarna Euro 6 klassade, det vill säga med högst krav på tillåtna utsläpp.

Avseende turist- och beställningstrafiken i det föreslagna området skriver Trafikkontoret att:

Inom området förekommer inga stora publika målpunkter för turistbussarna, däremot används området som körväg för bussar till målpunkter utanför

² Se <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/miljo/miljozoner/>

³ Se <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=2045659>

⁴ Se <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/miljo/miljozoner/rekommendationer-for-kommuner/>



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.⁵

Likt Trafikkontoret påpekar saknas elfordon, och gasfordonen som finns är inte optimala för denna typ av körning. Detta innebär att ett införande av miljözon klass 3 i princip innebär ett förbud för turist- och beställningstrafik i det aktuella området. Området i sig innefattar inga ”stora publika målpunkter”, men innebär ändå begränsningar då till exempel Norrmalmstorg är en viktig vändplats för busstrafiken. Även små förändringar av denna typ får påverkan på hela turisttrafiken i Stockholms innerstad, där det redan idag är problem med framkomlighet för turistbusstrafiken. Detta är något som inte beaktas i Trafikkontorets analys. I det ursprungliga förslaget utbreddes utför våra medlemmar årligen 200 000 resor, och hur dessa resor påverkas framgår inte i analysen.⁶

Den kommande utvidgningen av zonen

Utöver att det befintliga förslaget är otillräckligt utrett planerar Stockholms Stad att utreda en utvidgning av miljözonen innan den första ens har trätt i kraft. Det är beslutat att denna utredning ska ske under 2024, och den första miljözonen ska träda i kraft från och med 1 januari 2025. Sveriges Bussföretag anser att staden först bör utvärdera effekterna av införandet av det första området av miljözon klass 3, och låta detta utgöra underlag för en utredning av en utvidgning. Detta är särskilt viktigt då, som Trafikkontoret påpekar, miljözonen ”blir troligen den första i sitt slag”.⁷

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD

⁵ Se <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=2045659> s. 30.

⁶ Se <https://www.transportforetagen.se/globalassets/vara-forbund/sveriges-bussforetag/dokument/2023-06-19-skrivelse-miljozon-3-fran-sveriges-bussforetag.pdf?ts=8db7180f304fc80>

⁷ Se <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=2045659> s. 2.