

## Remiss – Införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen (Dnr KS 2023/1449) remissvar från 2030-sekretariatet - LI2023/03543

### Bakgrund

Stockholms stad vill införa Miljözon 3 för stora delar av innerstaden, vilket i princip innebär att bilar med förbränningsmotor inte tillåts trafikera dessa delar av staden. Då staden skulle vara först i landet med en sådan begränsning, och då en stor del landets befolkning, transportarbete och fordonsägande omfattas, ger vi här våra synpunkter på förslaget.

### Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket. Det är också i princip en förutsättning för att klara Sveriges 2030-åtaganden gentemot EU, och ett avgörande delmål för Sveriges långsiktiga klimatmål nettonoll 2045. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se [www.2030sekretariatet.se](http://www.2030sekretariatet.se).

### 2030-sekretariatets synpunkter

Det är mycket positivt att ledande städer går före på klimatområdet, särskilt gällande trafiken som i hög grad är en lokal angelägenhet och där andra nyttor såsom minskat buller, bättre luftkvalitet, mer utrymme för annat än bilar och ökad trivsel tillfaller staden och dess invånare. Särskilt positivt bedömer vi det, när städerna utmanar befintlig lagstiftning och konkret visar hur de skulle kunna göra mer med ett mer omfattande mandat – vi har i exempelvis beteendepraktikan och i vårt pågående arbete kring fordonsdelning betonat att kommuner bör få besluta om trängselavgifter själva och bör få differentiera parkeringsavgifter som de önskar.

Vi är också positiva till Stockholm stads förslag om miljözoner, som i praktiken blir ett riktmärke för såväl andra kommuner som för hela fordonsmarknaden – ett fordon som inte är välkommet i stora delar av huvudstaden blir mindre attraktivt på marknaden och därmed påskyndas den omställning vi vill se. Vi avstår från detaljsynpunkter avseende t.ex. geografiskt gränssnitt till förmån för ett antal centrala insikter:

1. **Kollektivtrafiken behöver stärkas.** För att med medborgerlig acceptans kunna införa de begränsningar staden föreslår, behöver kollektivtrafiken vara väl utbyggd, välfun-

gerande och rimligt prissatt. Här ser vi med oro på stigande priser, indragna rutter och återkommande omfattande störningar i bl.a. pendeltågstrafiken. Vi menar också att taxi, bilpooler, elsparkcyklar och annan fordonsdelning bör räknas hit, då de ofta erbjuder lösningar på "last mile" som traditionell definition av kollektivtrafik inte fullt ut hanterar.

- Laddinfrastrukturen behöver byggas ut.** För att säkra acceptansen för miljözonen är det viktigt att det är lätt att ladda elfordon inom hela miljözonen – samtidigt som utbyggnaden av laddinfrastruktur inte bör leda till ökad trafik in till zonen, vilket vi tidigare framfört som ett frågetecken kring Stockholms "laddgator". Detta bör kontinuerligt utvärderas, inklusive kommande t.ex. stationer för batteribyten och tankställen för vätgas.
- En strategi för delad och hållbar mobilitet bör utvecklas.** Trafikbegränsningar inom en viss zon riskerar alltid att leda till att delar av trafiken flyttar snarare än skiftas till andra mer hållbara färdval. Staden bör komplettera införandet av miljözon för privatbilism med en strategi för att öka resandet med delad och hållbar mobilitet – så att det önskade skiftet verkligen sker.
- Inför planerad flexibilitet.** Det finns inga erfarenheter att nyttja när zonen utformas, vilket talar för att delar kan behöva justeras för att fungera optimalt. Över tid bör zonen troligen därtill justeras i takt med att färdslag utvecklas, befolkningsstruktur ändras, arbetspendling och andra rese mönster ändras etc. Systemet bör därför ha en flexibilitet, men för att ge stadens invånare, näringsliv och besökare trygghet bör justeringar ske enligt ett tydligt format, t.ex. med kontrollstationer och publika hearings två gånger per mandatperiod.
- Undantag behövs – i lagom omfattning.** När Paris nu höjer p-avgifterna för vissa fordon, undantas 90% av fordonsflottan och förslaget blir ett kraftfullt slag i luften. Stockholms stads förslag till undantag bör vara mer begränsade, men mer omfattande än i det nu remitterade förslaget – alla former av kollektivtrafik (se ovan) bör omfattas, inklusive delningstjänster och taxi. Vi vill också säkerställa att förändrade regler för B-körkort, med tillstånd att framföra fordon upp till 4.25 ton på eldrift, införs i bestämmelserna. Vi vill också säkerställa att konverterade fordon
- Regeländringar.** Stadens förslag till införande är baserat på nationell lagstiftning, men troligen krävs ett nytt undantag av Trafikförordningen (11 kapitlet, 4:e paragrafen) så att en generell dispens kan ges till de fordonskategorier som nämns ovan. Transportstyrelsen föreslår att parkeringsövervakningen bör få ett utökat mandat att säkra regelefterlevnaden, vilket vi håller öppet för – men det behöver då utredas och ett förslag läggas fram av regeringen, vilket är en process som i så fall bör inledas snarast.
- Lagar ska följas.** Vi konstaterar att efterlevnaden för Stockholms dubbdäcksförbud inte fullt ut kan garanteras eftersom tillsynen är begränsad. Det gäller förstås också en kommande miljözon; blir det en "etablerad sanning" att kontrollen är bristfällig, blir efterlevnaden därefter. Därför bör resurser säkras för fordonskontroll, särskilt till

en början. Vi ser också tydliga synergier mellan miljözonen, dubbdäcksförbudet och andra restriktioner som bör följas upp mer. Oaktat möjligheten att i framtiden eventuellt ålägga parkeringsvakter detta uppdrag, konstaterar vi att det i nuläget måste ske med ökade polisiära resurser och en prioritering av detta arbete.

## Slutord

2030-sekretariatet är i grunden starkt positiva till stadens förslag, som vi dock menar behöver hantera ovanstående punkter, som vi tackar för möjligheten att framföra.

*För 2030-sekretariatet*

Mattias Goldmann