

Konsekvensanalys miljözon klass 3

Denna konsekvensanalys har uppdaterats med information på sid. 3, kapitel 4.1 sid 5, kapitel 4.6 och sid 7, kapitel 7.

1. Inledning och bakgrund till analysen

I slutet av år 2024 planerar den politiska majoriteten i Stockholm stad att införa miljözon klass 3 i en del av Stockholm city. Miljözonen påverkar näringslivet och effekter i en bransch kan få kedjeeffekter i en annan. Det kan i sin tur spridas vidare till arbetstagar, medborgare och vår stadsmiljö.

Av denna anledning samverkar ett antal branschorganisationer i frågan rörande införandet av miljözonen. Grupperingen är positiv till en omställning som leder till en mer hållbar stad men ser utmaningar som näringslivet tillsammans med staden behöver lösa innan stadens förslag kan införas.

I gruppen, hädanefter kallad organisationssamverkan, deltar följande organisationer; Fastighetsägarna Stockholm, Företagarna, Svensk Handel, Transportföretagen, Sveriges Bussföretag och Visita.

Näringslivsorganisationer som tillsammans representerar närmare 18 000 medlemsföretag med över 180 000 anställda verksamma i Stockholm.

Syftet med denna konsekvensanalys är att identifiera och förmedla information till Stockholms stads politiker och tjänstemän om

- vilka konsekvenser miljözonen kan få på näringslivet
- vilka behov som uppstår och som behöver adresseras innan ett införande
- vilka förslag som kan leda till samma mål men med färre följdverkningar

Arbetet ska även på sikt stötta alla organisationers medlemmar i en kommande omställning.

2. Fakta som analysen baseras på

2023-08-23 informerade tjänstemän från Trafikkontoret att budgetuppdraget som de arbetade med från den politiska majoriteten var att stegvis införa miljözon klass 3 i ett område i Stockholm city med start år 2024 för att sedan vara fullt implementerad år 2026. Områdets gränsdragning skulle utredas under innevarande år, 2023. Den information som förmedlades var att exakt geografisk avgränsning inte var beslutad men att området som utreddes fanns inom det inringade området på kartan till vänster nedan. Organisationssamverkan påbörjade därför analysen med detta område i beaktande.

2023-10-06 kom ett besked att Gamla Stan inte ska ingå i det område som planeras bli miljözon klass 3. 2023-10-10 meddelades att miljözon klass 3 planeras att införas i ett område som ramar in av Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen, där allt som ligger innanför de fyra gatorna kommer att tillhöra miljözonen, se karta till höger nedan. Det gäller även Klaratunnelns in- och utfart vid Mäster Samuelsgatan. Planen är att detta ska införas 31 december 2024 som ett första steg. I ett andra steg kommer området att utökas. Vilket område som ska ingå i den andra etappen ska utredas under 2024 och beslutas under första halvåret 2025. Vilket geografiskt område som avses för den andra etappen är med andra ord inte känt i skrivande stund.

Organisationssamverkan utgår i denna konsekvensanalys från att etapp två utgör det område i city som ursprungligen utpekades som utredningsområde, exkluderat Gamla Stan. Givet att stadens plan från början varit att expandera området utanför denna geografiska zon är det sannolikt att den utvidgning som ska föreslås kommer att omfatta ett större område. De uppgifter som framkommer nedan får därför anses vara lågt beräknade.

Trafikkontorets utredningsområde som kommunicerades 2023-08-23



Steg 1 som kommunicerades 2023-10-10



Konsekvensanalysen utfördes under perioden 2023-09-30 och 2023-10-13 parallellt med att Trafikkontorets utredning fortfarande pågick. Organisationssamverkan förbehåller sig därmed rätten att justera analysen när mer fakta har presenterats.

3. Det krävs en omställningsperiod med en rimlig tidplan

Ett införande av en miljözon klass 3, per 31 december 2024, med ett utökat område som ska beslutas under 2025 är inte en tidplan som möjliggör en omställning under ordnade former. För att den efterfrågade effekten av miljözonen ska uppnås behöver infrastruktur och teknik finnas på plats och privatpersoner, företag och organisationer ges tid för att planera för och anpassa sig till den omställning som ska göras.

Med en forcerad tidplan riskerar citys attraktivitet och dess näringsliv att skadas med följden att uppskattningsvis 1 000 – 2 000 arbetstillfällen i city riskerar att gå förlorade inom detaljhandel, hotell och restaurang enligt Svensk Handel och Visita. Branscher med många instegsjobb för unga och utlandsfödda.

4. Tillgång till fordon är en flaskhals

4.1. Lätta och tunga lastbilar

Andelen elektrifierade lätta och tunga lastbilar i Sverige och Stockholms län är liten, om än ökande. Även om leveranstiderna av elfordon har kortats något på senare tid är det tveksamt om de har kortats i den utsträckning som krävs för att möta kraven i miljözon klass 3 till den 31 december 2024.

De främsta hindren för en snabb elektrifiering av godstransporter utgörs av kostnaderna, tillgången på laddinfrastruktur och kraften i elnäten. En elektrisk tung lastbil är två till tre gånger dyrare i inköp än en motsvarande dieseldriven. Även om elektriska lastbilar är billigare att köra, är det svårt att få lönsamhet i lokal och regional trafik då körsträckorna i regel är korta.

Elektrifierade lätta lastbilar förlorar i tillåten lastvikt på grund av framdrivningstekniken. Det betyder att det behövs fler lätta lastbilar för att transportera samma mängd gods som idag. Alternativet är att investera i tyngre lastbilar där dock bristen på förare med behörighet att framföra dessa är betydande.

Åkerinäringen är en bransch som i huvudsak består av små- och medelstora företag. Hälften av landets åkeriföretag är enbilsföretag och de ekonomiska marginalerna är i regel låga. Ett företag som har transporter som kan sysselsätta minst en lastbil per dag till den utpekade zonen, kan lättare ställa om till eldrift/biogas, förutsatt att betalningsviljan finns. Ett åkeriföretag som levererar till zonen på mindre permanent basis kan få det svårare att snabbt ställa om till el/biogas, om åkeriföretagets övriga transporter av olika skäl svårligen kan ställa om.

Även en lastbil som drivs av biogas är dyrare än en dieseldriven. Att skatteundantaget försvann för biogasen förändrade den ekonomiska kalkylen mer eller mindre över en natt. Tribunalen vid EU-domstolen beslutade den 21 december 2022 att ogiltigförklara EU-kommissionens beslut om att låta Sverige skattebefria biogas och biogasol för uppvärmning respektive motorfordon. Även om förhoppningen är att EU-kommissionen, efter att ha utrett frågan igen, åter ska bevilja Sverige skattebefrielse, har det radikalt förändrat de ekonomiska förutsättningarna för biogasen som drivmedel.

Biogasen finns i flytande form (LBG) och komprimerad (CBG). Den komprimerade biogasen används i personbilar, lättare lastbilar och bussar. Flytande biogas (LBG) är biogas som kylts ner och övergått i flytande form och passar för de tyngre transporterna. Användningen av den komprimerade biogasen inom yrkestrafiken har till stora delar drivits av renhållningsbranschen.

Mot bakgrund av det ovanstående har gruppen svårt att se att det fullt ut kommer att finnas tillgång till rätt klassade fordon för att täcka de transporter som verksamheter i city är beroende av. Något som riskerar att också leda till högre kostnader för varutransporter.

Antal lastbilar i Sverige och Stockholms län

Bestånd, Sverige 2022

	Totalt	Varav el	Varav gas	Andel el	Andel gas
Tunga lastbilar	86 060	231	1863	0,27%	2,16%
Lätta lastbilar	608 871	13 217	8604	2,17%	1,41%

Källa: Trafikanalys

Bestånd, Stockholms län 2022

	Totalt	Varav el	Varav gas	Andel el	Andel gas
Tunga lastbilar	14 139	57	429	0,40%	3,03%
Lätta lastbilar	139 793	5 317	2138	3,80%	1,53%

Källa: Trafikanalys

Bestånd elektriska lastbilar, Sverige, oktober 2023

	Antal elektriska
Tunga lastbilar	441
Lätta lastbilar	19 186

Källa: Powercircle

4.2. Bussar för turist- och beställningstrafik

Busmodeller, avsedda för all typ av turist- och beställningstrafik (exklusive sightseeingbussar), som uppfyller kraven för miljözon klass 3 existerar i princip inte på marknaden i dagsläget. Det fåtal bussar som går på el är dessutom tillverkade under villkor som många regioner i Sverige inte accepterar, då de levereras av kinesiska företag. Enligt rekommendationer från Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, godkänns inte dessa bussar för uppdrag som läggs ut på upphandling. Eftersom de flesta bussar används

för flertalet ändamål, till exempel för skolskjuts och turisttrafik, är det inte ekonomiskt hållbart att köpa in bussar som endast kan användas för en typ av trafik. Det vore inte heller miljömässigt hållbart att köpa in flera bussar, istället för en som kan användas för flera ändamål. I dagsläget är det, enligt Sveriges Bussföretag, troligt att tillgång till elektrifierade bussar för denna typ av trafik finns först år 2030. Energimyndigheten har nyligen utrett vilket utfall elbusspremien har fått. Myndigheten konstaterar att de enda ansökningarna som har beviljats avser stadsbussar, nyligen kom den första ansökan in för regionbussar (klass 2). Det påpekades att detta berodde på att det saknas utbud för region- och turistbussar.

Gällande långdistansbussar som drivs med gas krävs körscheman som gör att de är i ständig rörelse utan längre stopp, vilket gör att de lämpar sig för linjetrafik men däremot ej för turist- och beställningstrafik. Detta beror på att drivmedlen, LNG och LBG- innehåller båda metangas. För att den ska kunna tankas över till ett fordon krävs det att den är kraftigt nedkyld för att få flytande form. Står bussen parkerad en tid utan att användas stiger temperaturen efter ett tag (hur snabbt beror på utetemperatur, hur full tanken är, tankens storlek m.m.). Detta leder till att det blir ett övertryck som öppnar säkerhetsventiler som tömmer tankarna och därmed släpper ut växthusgasen metan i atmosfären. Av denna anledning är bussar som drivs med flytande gas lämpliga framförallt inom vissa verksamheter och för frekvent rullande trafik, till exempel linjetrafik och inte för turist- och beställningstrafik.

Om en persontransport med buss ankommer Stockholm, men inte kan trafikera miljözon klass 3 krävs en omlastningsstation utanför zonen. Ett möjligt scenario är att resenärerna behöver stiga om till en busstyp eller persontransport som är godkänd, till exempel en eldriven buss avsedd för stadstrafik. Dessa bussar saknar eller har ett begränsat lastutrymme, vilket leder till att det även behövs ett transportfordon som kan hantera resenärernas bagage. I stället för att ett fordon och en förare genomför hela transporten kommer det då att krävas minst två fordon och två förare. Denna typ av omlastning kräver utrymme i stadsrummet. Något som saknas i dagsläget.

För att förbättra luftkvaliteten bör andelen resor och transporter med mycket låga utsläpp per transport- och personkilometer öka. Fler fordon, som i ovannämnda exempel med bussarna, leder till högre energiförbrukning, ökad trängsel på gatorna i staden och större mängd slitagepartiklar än när ett fordon klarar hela transporten. När den kollektiva trafiken blir mindre attraktiv i förhållande till personbilstrafiken kan detta få till effekt att fler väljer att resa med bil, vilket skulle få en negativ effekt på utsläppen. För att fler ska välja att resa kollektivt är en förutsättning att resorna är enkla, smidiga och med rimlig restid. När en resa inte kan nå slutdestinationen, utan förutsätter att passagerarna ska byta transportmedel under resans gång försämras attraktiviteten hos bussresorna.

4.3. Taxi

Den snäva tidshorizonten för miljözonen ställer även till bekymmer för taxinäringen. Den håller på att ställa om men måste få rimliga chanser att hinna med. Långa leveranstider på elektriska fordon och otillräcklig utbyggnad av publik laddinfrastruktur försvårar. Den befintliga fordonsflottan uppfyller till stor del inte kraven för miljözonen, vilket kommer att skapa problem för alla typer av resor som taxiföretagen erbjuder, privata-, företags- och omsorgsresor. Det kan resultera i en brist på tillgängliga fordon till det aktuella området, med försämrad mobilitet för resenärerna som effekt.

4.4. Finansiering & investering i nya fordon

Då inköpskostnaden av elfordon är hög, måste företagen ges möjlighet att göra avskrivningar på den befintliga fordonsflottan, innan nya investeringar i ett elfordon kan göras. Tunga fordon skrivs av på en tidsperiod på mellan 10 till 20 år, medan personbilar och lätta lastbilar normalt skrivs av på 5 år. Att genom ett regelverk tvinga företag att utrangera fordon i förtid är inte ekonomiskt eller ekologiskt hållbart. Det är inte bara utsläppen som är relevant ur ett miljöperspektiv, utan även tillverkningen.

4.5. Fordonsomställning pågår men tar tid

De flesta är överens om att elektrifiering är den långsiktiga lösningen på vägtrafikens klimatproblem och omställningen pågår. Hänsyn behöver dock tas till att det tar tid att ställa om en fordonsflotta. En lastbils tekniska och ekonomiska livslängd skiljer sig också åt beroende på typ av uppdrag. Lastbilar i exempelvis distributionstrafik kör kortare sträckor och har längre livslängd än en lastbil som kör i fjärrtrafik.

4.6. De miljöskadliga utsläppen har minskat

Enligt Naturvårdsverket har utsläppen av exempelvis kväveoxider från bussar och tunga lastbilar, över 3,5 ton, minskat med 86 procent sedan 1990. Även för lätta lastbilar har utsläppen av kväveoxider minskat. Utsläppen fortsätter även att minska trots ett ökat antal transporter, beroende på att de nya fordonen har lägre utsläpp.

Då tillgången på elektriska fordon är låg och kostnaderna höga behöver det vara möjligt att genomföra transporter av typ Euro 6-bilar fram tills att det är möjligt att investera i de efterfrågade fordonen. Detta kan uppnås genom att staden i stället väljer att införa en miljözon klass 2.

5. Nödvändig infrastruktur saknas

5.1. Laddstolpar för privatfordon, lätta och tunga transportfordon

En utbyggd infrastruktur med elstolpar för både personbilar och tunga fordon behöver vara färdigställd innan miljözonen tas i bruk för att säkerställa att fordonen kommer att kunna framföras. Vid planeringen av denna infrastruktur behöver hänsyn tas till olika fordonsslags respektive behov, vilka skiljer sig åt mellan personbilar, lastbilar och bussar.

5.2. Kapacitet i de regionala och lokala elnäten

För ett åkeri som bedriver lokal och regional trafik beräknas 80 procent vilja ladda sina fordon i egen depå då det är det mest ekonomiskt fördelaktiga. Transportföretagen bedömer dock att det i dagsläget är mycket tveksamt om det finns tillräckligt med effekt i de lokala och regionala elnäten för att ladda ett betydande antal tunga lastbilar. Möjligheten att själv investera i laddinfrastruktur försvåras då det tar lång tid att få tillstånd. För bussföretag inom turist- eller beställningstrafik saknas möjligheten att finansiera laddinfrastruktur på andra platser än hemmaorten. Staden har inte presenterat någon plan för hur dessa fordon ska kunna laddas när de väl finns på marknaden.

Även den publika laddinfrastrukturen kommer att kräva hög effekt då en buss- eller lastbilsförare måste följa kör- och vilotidsreglerna och dessutom har ett körschema att ta hänsyn till. Föraren kan inte stå och vänta i tre till fyra timmar eller mer medan fordonet laddas. En bussförare måste dessutom ta hänsyn till de resenärer som finns ombord.

5.3. Tillgång till tankstationer för gas

Som nämnts tidigare är tillgången på tankinfrastruktur i Stockholm relativt god när det gäller biogas. Den är dock betydligt sämre i norra Sverige. Antalet tankstationer för flytande fordonsgas (LNG/LBG) behöver flerdubblas över hela Sverige och i övriga Europa. För närvarande finns det i stockholmsområdet tankstationer för LNG/LBG i Järna, Älvsjö och Arlanda. Enligt uppgift kommer tankstationerna i både Älvsjö och Järna att stängas. En ny station för LBG kommer att öppna i Södertälje. Det innebär att en stockholmsbaserad buss kommer att behöva köra till Södertälje eller Arlanda tur och retur för att tanka.

5.4. Säkerhet

Laddinfrastruktur för tyngre fordon har andra säkerhetskrav än den för personfordon. En fråga är om Stockholms stad vill eller ens får ha transportfordon och bussar som står och laddar i det publika vardagsrummet? Det kommer dock att ställas krav på andra kommuner i regionen att lösa detta då transportfordonen måste laddas någonstans.

5.5. Bärighet på broar och vägar

Delar av det kommunala vägnätet och broarna kan behöva förstärkas med anledning av att batteridrivna fordon har en högre bruttovikt.

5.6. Identifierade risker

Om inte nödvändig infrastruktur är på plats kommer transporter att behöva åka omvägar med längre sträckor till följd, vilket i förlängningen skapar miljö- och klimatproblem i andra områden i staden.

5.7. Möjliga lösningar

- Kortare tillståndshantering för utbyggnad av laddinfrastruktur.
- Tydlig information och omställningsresurser behövs. Alla som ska till city behöver förstå var zonen kommer att ligga och om fordonet är tillåtet att framföra överallt. För detta behövs lättillgänglig och tydlig information så att rätt förberedelser kan göras.
- Ta lärdom av hur till exempel Nederländerna har tagit sig an klimatfrågan. I Haag har det varit mycket uppskattat att kostnadsfritt kunna boka möte med en logistiklots som hjälper till att planera omställningen. Det skapar förutsägbarhet, omställningskraft och omställningsvilja. Se exempel på www.logistiek070.com.
- Utvidga möjligheten för dispens.

6. City riskerar att förlora i attraktionskraft

Det finns en risk för att citys attraktivitet försvagas om förslaget om ett införande av Miljözon klass 3 genomförs, vilket påverkar näringslivet, stockholmarna och besökare.

6.1. Stockholm city är Sveriges största handels- & besöksdestination

Boende och besökare ser sällan de gränser som de beslutande arbetar efter. Invånarna i Stockholm rör sig mellan olika stadskärnor, kulturcentra, köpcentrum och handelsområden. Utbud och tillgänglighet är de två faktorer som är avgörande i valet av plats som man besöker, enligt Svensk Handels rapport "Handeln – stadens motor".

I Stockholm city finns närmare 2 000 verksamheter med cirka 20 000 anställda inom detaljhandel, kommersiell service, hotell och restaurang. Dessa omsatte 34 miljarder kronor inklusive moms år 2022. Detta är mer än 5 gånger så mycket som omsätts på Sveriges största handelsplats, Gekås Ullared och 8 gånger så mycket som på Westfield Mall of Scandinavia. (Källa: Cityindex Stockholm 2023 och Swedish Shopping Centre Directory SSCD).

Många kontorshyresgäster vittnar också om, att ett brett utbud är viktigt för kontorsetableringar. Med det förändrade arbetssätt som har tillkommit efter pandemin har det blivit allt viktigare att kontoren är placerade på attraktiva platser för att få medarbetare att välja att komma till kontoren för att arbeta.

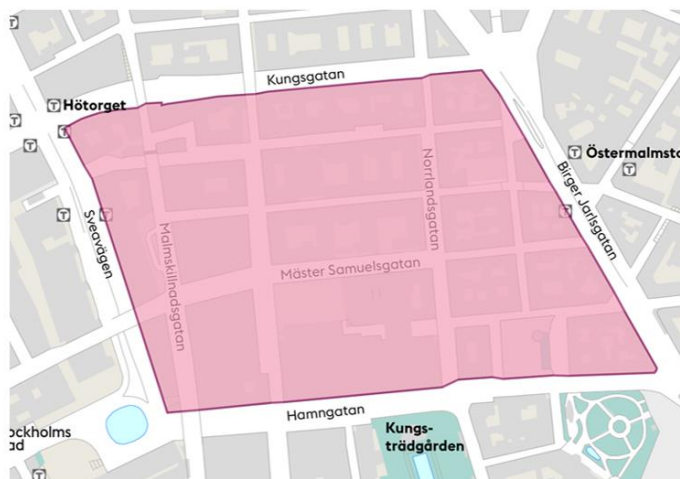
7. Risk för snedvriden konkurrens och förlorade arbetstillfällen

Att införa Sveriges striktaste miljözon, i det som är Sveriges näringslivstättaste kluster, riskerar att leda till snedvriden konkurrens, då villkoren för företagande i detta område försvåras och fördyras jämfört med övrigt näringsliv i Stockholm, regionen och landet i övrigt.

Om det blir brist på fordon för transporter eller att bussar för turist- och beställningstrafik minskar i antal riskerar arbetstillfällena att gå förlorade då butiker, restauranger, hotell, kulturverksamheter m m riskerar att drabbas av brist på varor och gods, ökade kostnader och minskad omsättning på grund av ett minskat kundunderlag. Enbart bussar för turist och beställningstrafik bidrar idag med 4,7 miljarder till Stockholms besöksnäring, enligt rapporten "Turistbussens betydelse och framkomlighet i storstadsmiljö", framtagen av EY.

I det område som nu föreslås för Miljözon klass 3 berörs 325 kommersiella aktörer.

År 2022	Antal enheter
Dagligvaror	12
Beklädnad	93
Hem & fritid	87
Kommersiell service	39
Hotell	3
Restaurang	91
Sällanköpsvaror	180
Total detaljhandel	192
Totalt kommersiella verksamheter	325



Källa: HUI, SCB och Cityindex

I detta område inklusive den utökade zon som ska presenteras under våren 2025, är ett tänkbart scenario enligt Visita och Svensk Handel att mellan 1 000 och 2 000 arbetstillfällen riskerar att gå förlorade med den forcerade tidsplan som har presenterats. I det antagandet är endast de direkta effekterna medräknade och inte möjligheten att verksamheterna väljer att flytta till närliggande områden eller andra kommuner i stockholmsregionen där förutsättningarna att bedriva verksamhet till lägre kostnad med bättre lönsamhet är större. Denna utveckling kan leda till butiksstängningar, vilket i sin tur skapar förutsättningar för ökad otrygghet och kräver mer trygghetspreventiva insatser av staden och samhället.

8. Avgränsningen av zonen är viktig men inte självklar

Ambitionen att förbättra luftkvaliteten och mobilitetsomställning står alla bakom. Det är dock viktigt att hitta en lösning som garanterat tar oss till målet. Luftkvaliteten skiljer sig endast marginellt i innerstaden och det föreslagna området är sannolikt det av stadens områden med lägst bilanvändande per besökare. Det gör att det kan förefalla märkligt att införa en miljözon i detta lilla område, som inte har avvikande dålig luftkvalitet jämfört med gatorna runt omkring och övriga innerstaden. Förvisso har området många fotgängare, men de gator i området som har mest gångtrafik har inte den sämsta luftkvaliteten. Det behöver säkerställas att luftkvaliteten i området förändras mer än marginellt, då förslaget påtagligt riskerar att försämra Stockholms näringslivsklimat, arbetsmarknad och attraktivitet. Försvagas näringslivet försämras även företagens omställningskraft till en verkligt hållbar mobilitet. En olyckligt vald zon kan medföra att Stockholm blir ett avskräckande exempel i stället för en förebild för hållbar omställning.

9. Andra insatser som kan leda till bättre luftkvalitet

För att nå den önskade effekten med en förbättrad luftkvalitet kan andra insatser vara del i att nå målet. Förslag att titta närmare på kan vara att införa åtgärder på de gator som har för höga gränsvärden, alternativt utvärdera om andra åtgärder såsom trafikomläggningar eller intensifierad städning kan ge likvärdig effekt på luftkvaliteten. Ett annat förslag är att se över utsläppen från Klaratunneln, som idag kommer ut vid Vattugatan som ligger i direkt närhet till det utpekade miljözonsområdet. Då trafiken i tunneln inte kommer att påverkas av miljözonens krav kommer den fortsättningsvis vara en utsläppskälla med påverkan på citys luftkvalitet. Något som kanske går att lösa via effektiva filter eller andra utsläppslösningar som förhindrar att dessa utsläpp sprids i de områden som många cyklister och gångtrafikanter vistas i.

10. Andra frågor att ta hänsyn till

10.1. Hållbara & Integrerade urbana TransportSystem – HITS

I diskussionerna och utspelen, som har varit under hösten om införandet av Miljözon klass 3, har ovanstående forsknings- och innovationsprojekt ofta lyfts fram. Möjligheten att införa en miljözon klass 3 behöver dock planeras utifrån ett helhetsperspektiv där hela näringslivets erfarenheter och möjligheter vägs in. För att nå hållbarhet över tid behövs långsiktighet, samsyn och förståelse för det nya systemet. De förslag som utarbetas i HITS behöver primärt stämmas av med åkerinäringen men även med köpare av transporter. Detta då leveranser till verksamheter i city både kan vara långväga och ske från kortare håll.

10.2. Omlastningshubbar

Organisationssamverkan har även förstått att det förs diskussioner om att arbeta med omlastningshubbar och bytespunkter. Omlastningshubbar kan vara en lösning men det kan även leda till mer utsläpp. Hänsyn behöver tas till de leveranser som från lager är packade med optimal fyllnadsgrad och är ruttoptimerade. Omlastningshubbar väcker också frågor i ansvarsfrågan om det är så att godset inte kommer fram till sin slutdestination utan behöver mellanlagras.

För busstrafiken är, som tidigare berörts, omlastningshubbar eller bytespunkter som de oftast benämns inom persontrafiken sällan ett fullgott alternativ för den typ av resor som görs inom turist- och beställningstrafik med buss. Bussar som ankommer Stockholm med exempelvis skolklasser är inte alltid lätta att "lasta om" till andra persontransporter med bibehållen säkerhet och trygghet. Dessutom har bussens resenärer ofta bagage och ska ta sig mellan olika besöksmål tillsammans på kort tid vilket kan vara svårt för inte minst barn, funktionshindrade och äldre som inte hittar i Stockholm.

10.3 Nattleveranser

Diskussioner förs även om möjligheten att införa nattleveranser. Något som för handeln inte är möjligt då det inte finns några kollektivavtal som tillåter detta.

10.4 Är åtgärden samhällsekonomiskt lönsam?

Då ingen samhällsekonomisk utredning har presenterats frågar sig gruppen om slutsatser från den tidigare utredningen av miljözon klass 2 kan överföras till det nu presenterade förslaget för miljözon klass 3?

Stockholm stads egen utredning "Effekter av miljözoner i Stockholms stad, December 2018" konkluderar att ett införande av miljözon klass 2 i innerstaden kommer att innebära stora samhällsekonomiska kostnader- Det vill säga att många invånare kommer att drabbas negativt samtidigt som nyttorna/vinsterna blir små. De samhällsekonomiska kostnaderna är behäftade med osäkerheter men resultaten för en miljözon klass 2 i hela innerstaden är 10 gånger högre än nyttorna, oräknat kostnader för möjliga ökning av klimatutsläpp till följd av signaleffekter. Den utredningen beräknade hela innerstaden.

Den samhällsekonomiska konsekvensutredningen från 2018 påvisar att införande av miljözon klass 2 på enstaka gator också är samhällsekonomiskt olönsamt. Förhållandet kostnad/nytta uppskattas till omkring 12 (Hornsgatan), 18 (S:t Eriksgatan) respektive 25 (Sveavägen). Om utformningen av miljözon 3s fysiska omfattning ger högre kostnader, i termer av byten av fordon, nya ruttval, längre restid, än ingreppen på Hornsgatan, S:t Eriksgatan respektive Sveavägen, så är införandet av miljözon 3 olönsamt.

Det kan konstateras att de beräknade samhällsekonomiska kostnaderna i termer av byten av fordon, nya ruttval, längre restid är lägre för en mindre zon, då förbudet är mindre omfattande. Däremot är kostnaderna högre med tuffare krav för miljözon 3. De positiva effekterna av bättre luftkvalitet är också mindre om zonen är mindre, i synnerhet i kvarter utan många boende.

11. Planera för omställningen av en mer hållbar stad tillsammans

Vi behöver genomföra omställningsarbetet till en mer hållbar stad på ett koordinerat sätt och samskapa de lösningar som leder oss dit.

Stockholms stad har en målsättning om en fossilfri innerstad till 2030. Låt oss tillsammans identifiera vad vi har och vad vi behöver lösa för att nå det utsatta målet.

För mer information eller frågor kontakta gärna någon inom organisationssamverkan

Fastighetsägarna Stockholm, Katrin Behdjou Arshi, 0704-97 17 95,
katrin.behdjou.arshi@fastighetsagarna.se

Företagarna, Thomas Byström, 070-647 17 60, thomas.bystrom@foretagarna.se

Svensk Handel, Elisabet Elmsäter Vegsö, 0706-71 86 33, elisabet.elmsater-vegso@svenskhandel.se

Transportföretagen, Anders Josephsson, 070-299 77 67, anders.josephsson@transportforetagen.se

Sveriges Bussföretag, Anna Grönlund, 08 762 71 74, anna.gronlund@transportforetagen.se

Visita, Marcus Morfeldt, 072 - 202 95 55, marcus.morfeldt@visita.se