

Införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan

Slutrapport



Innehåll

Innehåll	2
1 Inledning	4
1.1 Mål och avgränsningar	4
1.1.1 Effektmål	4
1.1.2 Projekt mål	4
1.1.3 Projektbeskrivning	4
1.1.4 Avgränsning	5
2 Resultat	6
2.1 Måluppfyllelse	6
2.1.1 Effektmål	6
2.1.2 Projekt mål	6
2.1.2.1 Beslut i ärende	6
2.1.2.2 Avgränsning och skyltning av föreskriften	6
2.1.2.3 Kommunicera miljözonen	6
2.1.2.4 Dialog med Polisen	7
2.1.2.5 Utred den juridiska behörigheten	7
2.1.2.6 Trafikmätning och luftmätning	8
2.1.2.7 Regelefterlevnad	11
2.1.2.8 Förslag på utökad tillsyn av miljözonsföreskriften	11
2.2 Ändringsönskemål och restlista	12
2.3 Tidsplan	12
3 Arbetssätt	13
3.1 Projektorganisation	13
3.2 Samarbetsformer	13
3.3 Metoder och verktyg	13
3.4 Kvalitetssäkring	13
3.5 Resurshantering	14
3.6 Arbetssätt i projektet	14

Slut	15
Bilagor	15

1 Inledning

1.1 Mål och avgränsningar

1.1.1 Effektmål

Införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan förväntas leda till lägre halter av kvävedioxid på Hornsgatan och i viss mån även på övriga gator i omgivande miljö.

1.1.2 Projekt mål

Projekt målen var:

- Ta fram ett underlag (tjänsteutlåtande) till KS.
- Bestäm exakt avgränsning för miljözonen, inkl. vilka vägmärken som behövs och var de ska placeras.
- Kommunicera miljözonen, exempelvis var den ska gälla, vilka fordon som omfattas, alternativa vägar och möjligheter till undantag. Dessutom avgöra om upplynings skyltar behövs på infarter till innerstaden och i så fall få dem på plats. Frågor och svar ska också tas fram.
- För dialog med polismyndigheten om övervakning av miljözonen.
- Inför miljözonen, genom skyltning och lokala trafikföreskrifter m.m.
- Förbered och genomför en utvärdering av effekterna av miljözonen. Effekter på luftkvaliteten bör följas upp. Det förutsätter utöver mätningar av luftkvalitet också mätning av fordonssammansättning. Regelefterlevnad och attityder av miljözonsbestämmelser bör belysas.

1.1.3 Projektbeskrivning

En projektplan upprättades enligt Lilla rattens projektmodell. Projektdeltagarna ansvarade för sina tilldelade aktiviteter och rapporterade till projektledaren. En aktivitetsplan har upprättats för projektet. Aktiviteterna stämades av kontinuerligt under projektets gång på projektmöten och till styrgruppen. Aktiviteterna resulterade i införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan

En konsekvensutredning¹ har skapats för att dokumentera projektet. I konsekvensutredningen utreds bl.a. juridiska frågor, vilka som berörs av föreskriften, alternativa lösningar, kommunikationsplan, skyltplan och fordonssammansättningsmätning innan införandet av miljözonen samt fakta PM om miljözon klass 2 mm.

Dokumentet slutrapport ska ses som ett komplement till den konsekvensutredningen som tagits fram enligt Transportstyrelsens riktlinjer och övriga bifogade rapporter som tagits fram i samband med projektet, införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan.

Aktiviteten visning av realtidsdata på Hornsgatan har tillkommit under projektets gång. Denna aktivitet kommer att redovisas i en egen slutrapport.

1.1.4 Avgränsning

I projektplanen gjordes följande avgränsningar:

- Projektet kommer att kommunicera miljözonsföreskriften internt och externt
- Projektet kommer att utföra trafikmätning för utvärdering.
- Projektet kommer att kvalitetssäkra den juridiska processen av föreskriften, undantag och geografiskt område.
- Projektet kommer att utföra mätningar kring fordonssammansättningar och luftmätningar genom miljöförvaltningen

¹ Bilaga 1

2 Resultat

2.1 Måluppfyllelse

2.1.1 Effektmål

Den långsiktiga nyttan/effekten med projektet kan inte mätas inom ramen för projektet men projektet föreslår att beställaren följer upp effekten.

2.1.2 Projekt mål

Samtliga projekt mål har mätts och är uppfyllda.

2.1.2.1 Beslut i ärende

Beslut om att införa miljözon klass 2 på Hornsgatan togs i kommunfullmäktige 2 september 2019. Ärendet behandlades i trafiknämnden i april 2019.

2.1.2.2 Avgränsning och skyltning av föreskriften

Den geografiska avgränsningen av föreskriften om miljözonen på Hornsgatan följer i stora drag dubbdäcksföreskriften, för att möjliggöra alternativa färdvägar.² Miljözonen sträcker sig i västlig riktning från nedfarten till Söderleden fram till Lignagatan och i östlig riktning från Långholmsgatan fram till Bellmansgatan.

2.1.2.3 Kommunicera miljözonen

Ovan rubrik behandlas i konsekvensutredningen³ och dess bilagor.

² Bilaga 1 konsekvensutredningen

³ Bilaga 1 konsekvensutredningen

2.1.2.4 Dialog med Polisen

Projektet har i möte med Polisen på Södermalm informerat om införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan och de nya miljözonsföreskrifterna i Trafikförordningen. Dialog har även förts med Polisen om tillsyn av föreskriften.

Polisen informerades att man kan söka efter utsläppsklass i vägtrafikregistret. Polisen kontrollerade att man såg utsläppsklass i sina system. Trafikkontoret informerade om LTF skrivning och placering av vägmärken. Polisen meddelar att man inte har resurser för riktade insatser för kontroll om miljözon utan att man kan kontrollera miljözon i samband med andra insatser. Polisen mailades en instruktion om hur man läser ut utsläppsklass ur avgasdirektivet från vägtrafikregistret.

2.1.2.5 Utred den juridiska behörigheten

Bemyndigandet att meddela föreskrift om miljözon avhandlas i konsekvensutredningen⁴ Föreskriften har även bedömts mot EU-rätten av kommerskollegium.

Den lokala trafikföreskriften kungjordes den 7 januari 2020 ett par dagar innan på STFS.se samt via skyltning natten mot ikraftträdandedatumet.

Projektet har utrett hur den lokala trafikföreskriften skall skrivas på ett korrekt sätt. Eftersom Stockholm är först ut i Sverige med att införa miljözonklass 2, fanns inga riktlinjer för hur föreskriften skulle utformas. Utformningen av föreskrifter och skyltningen har utformats i dialog med ansvariga myndigheter och hos intern expertis på trafikkontoret. Datasystemet där föreskriften skrevs in behövde uppdateras för att möjliggöra registrering av den nya föreskriften.

Polisen har tillstyrkt de lokala trafikföreskrifterna om miljözon klass 2 på Hornsgatan.

Trafikkontoret vill tillåta korsande trafik över Hornsgatan med hänsyn till framkomlighet och möjlighet till alternativa färdvägar. Därav fick vi dela in Hornsgatan i 6 separata lokala trafikföreskrifter, se nedan. Eftersom miljözon är utformat för att vara ett område och inte en specifik gata. Skyltningen påverkades av hur Hornsgatan delades in i separata lokala trafikföreskrifter. Ett påbörjande märke sattes upp efter varje korsning och ett avslutande märke sattes upp inför varje korsning.

⁴ Se Bilaga 1

0180 2019:06396 Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om miljözon på Hornsgatan;

0180 2019:06399 Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om miljözon på Hornsgatan;

0180 2019:06401 Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om miljözon på Hornsgatan;

0180 2019:06402 Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om miljözon på Hornsgatan;

0180 2019:06404 Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om miljözon på Hornsgatan;

0180 2019:06406 Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om miljözon på Hornsgatan;

Nedan visas ett exempel på hur en av de 6 lokala trafikföreskriften utformades.



0180 2019:06396

Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om miljözon på Hornsgatan;

beslutade den 7 januari 2020.

Stockholms kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 3 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

På Hornsgatan mellan Torkel Knutssongatan och Timmermansgatan inom det område som anges på kartan ska vara miljözon klass 2.



Denna författning träder i kraft den 15 januari 2020.

Då miljözonen beslutas genom en lokal trafikföreskrift behövs inte den kommunala författningssamlingen uppdateras.

2.1.2.6 Trafikmätning och luftmätning

Projektet har beställt två fordonssammansättningsmätningar på Hornsgatan. En referensmätning i oktober 2019 och en fordonssammansättningsmätning i mars 2020. De mätningarna redovisas i konsekvensutredningen⁵ och SLB-analys, SLB 41:2020⁶

⁵ Bilaga 1 konsekvensutredningen

⁶ Bilaga 2 SLB 41:2020.

SLB-analys har sammanställt resultaten av fordonssammansättningsmätningarna på Hornsgatan och på referensgatan Folkungagatan i utredningen SLB 41:2020.

Trafikkontoret har även mätt trafikrörelser på gator som ligger intill Hornsgatan och som kan tänkas påverkas av en föreskrift om miljözon på Hornsgatan. Detta redovisas i bilaga⁷

Luftmätningen har utförts av SLB-analys på miljöförvaltningen och redovisas i SLB 41:2020⁸.

I Slb-rapporten SLB 41:2020 anges att kväveoxidhalten har minskat med 2 % i och med införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan jämfört med ett nollalternativ utan miljözon klass 2. Om det skulle vara 100 % regelefterlevnad av miljözon klass 2 på Hornsgatan beräknas kväveoxidhalten minska med 11 %, jämfört med ett nollalternativ.

”Minskningen innebär inte att normvärden till skydd av människors hälsa för dygns- och timmedelvärde av kvävedioxid klaras vid normala förhållanden för trafik och meteorologi på Hornsgatan.

Miljökvalitetsnormen till skydd för människors hälsa (dvs. alla normvärden) klaras endast vid full efterlevnad av både miljözon klass 1 och klass 2. Timmedelvärdet klaras även vid full efterlevnad av miljözon klass 2. Inget av de strängare miljökvalitetsmålen klaras.”⁹

”Mätningarna på Hornsgatan visar att andelen personbilar som är godkända i miljözonen år 2020, dvs. de med avgaskrav Euro 5 och Euro 6, ökade från 77 % år 2019 till 82 % år 2020. Andelen lätta lastbilar som är godkända i miljözonen år 2020 (Euro 5 och Euro 6) ökade från 86 % år 2019 till 91 % år 2020.”¹⁰ I ett nollalternativ, utan miljözon klass 2 på Hornsgatan. Beräknas fordon med utsläppsklass Euro 5 och Euro 6 bestå av 78 % av den totala mängden personbilar, lätta- lastbilar och bussar.

Året innan införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan var det 23 % av personbilarna som inte uppfyllde Euroklass 5 eller Euroklass 6.

I mätningar efter införandet av miljözonklass 2 var det 18 % som inte uppfyllde Euroklass 5 eller 6.

Uppemot 18 procent av fordonen bryter alltså mot regeln, några av dessa fordon är dock undantagna i Trafikförordningen eller med lokala dispenser.

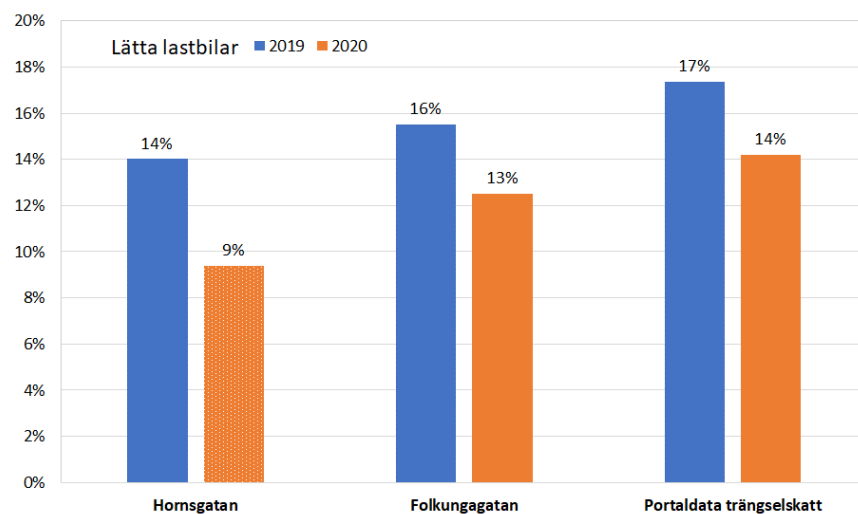
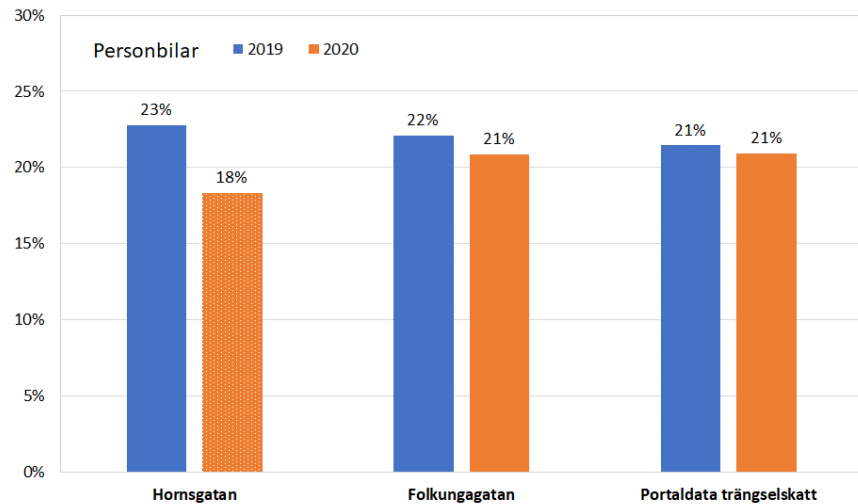
⁷ Bilaga 4

⁸ Bilaga 2 SLB 41:2020.

⁹ Bilaga 2 SLB 41:2020

¹⁰ Bilaga 2 SLB 41:2020

Om man jämför Hornsgatan med referensgatan Folkungagatan och data från trängselskatteportaler så visar SLB-analys rapporten i nedan tabeller på skillnader i utvecklingen av fordon. Nämnas bör att det är tillåtet på övriga gator att köra med lägre utsläppsklass än Euro 5 förutom på Hornsgatan. Tabellerna visar fordon som har utsläppsklass Euro 4 eller lägre.



2.1.2.7 Regelefterlevnad

I SLB-analys rapport framgår det att det finns stora luftkvalitetsvinster att göra om regelefterlevnaden skulle öka. Om alla personbilar och lätta

lastbilar och bussar som färdas på Hornsgatan skulle följa föreskriften om miljözon klass 2 skulle kväveoxiderna minska med 11 %¹¹.

Polismyndigheten är den myndighet som idag har ansvar för tillsynen. Det är belagt med bötesbelopp vid överträdelse.

Polisen uppskattar att max 5 ordningsböter har utfärdats för miljözonklass 2 sedan införandet 15 januari 2020 fram till december 2020. Det förs ingen exakt statistik för ordningsböter utan det är en uppskattning.

Trafikkontoret arbetar i olika projekt för att öka regelefterlevnaden. EU-projektet Life Aspire har för avsikt att inom projektet utreda bl.a. digital övervakning av dispenser för Polisen, tillträdeskontroll till områden som är begränsade med lokal trafik föreskrift samt fysiska hinder för att öka regelefterlevnaden. Även i projektet smarta urbana zoner utreds möjligheter att öka regelefterlevnaden genom tekniska lösningar t.ex. geofencing.

2.1.2.8 Förslag på ökad tillsyn av miljözonföreskriften

I Transportstyrelsens utredning¹² kartläggs olika juridiska hinder för hur en kommun kan övervaka en lokaltrafikföreskrift.

Transportstyrelsen föreslår i sin utredning TSG 2018-148 att förändförbudet i miljözon kan kompletteras i Trafikförordningen med ett stannande/parkerande förbud i miljözon, för de fordon som inte uppnår den utsläppsklass som krävs enligt miljözonen.

Tillståndsgivna dispenser mot miljözon går i dagsläget inte att söka i parkeringsvakternas system, men i kommande projekt inom trafikkontoret kan det bli möjligt att inom en testmiljö öppna upp PARIS¹³ för fler dispenstyper än parkering. Enligt systemadministratörer på trafikkontoret är det möjligt att öppna upp PARIS för flera dispenstyper än parkering. Genom att ge parkeringsvakter tillgång till utfärdade dispenser så går det att se vilka registreringsnummer som får stanna och parkera enligt de lokala föreskrifterna. De allmänna undantagen i Trafikförordningen kvarstår dock att kartlägga och detta ligger på en nationell nivå. Eftersom parkeringsvakterna måste få tillgång till uppgifter om undantagen i Trafikförordningens 11 kapitel. Undantagen omfattar bl.a. om fordonet har bilstöd enligt socialförsäkringsbalken, färdtjänstfordon, fordon som används av kriminalvården, fordon som används av försvarsmakten, fordon som är veteranfordon.

¹¹ SLB 41:2020

¹² TSG 2018-148 Hur ska regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser säkerställas?

¹³ Trafikkontorets HUB för program t.ex. utfärdaren.

I nuläget bedömer trafikkontoret att det kan vara svårt för parkeringsvakter att se alla fordon som är undantagna enligt trafikförordningens 11 kap 4§, eftersom det inte är alla undantag i Trafikförordningen som är sökbara i vägtrafikregistret¹⁴. Projektet föreslår som ett första steg göra det möjligt för parkeringsvakterna att se dispenser som är utfärdade av kommunen. Projektet avser också söka samarbete med Transportstyrelsen för att se om de fortfarande anser att man vill gå vidare med förslaget om förbud mot stanna/parkera för fordon som inte uppfyller den utsläppsklass enligt gällande föreskrift.

Kommunen kan bl.a. informera om nyttan med en föreskrift, vilket kan öka regelefterlevnaden.

2.2 Ändringsönskemål och restlista

I samband med den andra fordonsammansställningsmätningen på Hornsgatan minskade trafiken kraftigt p.g.a. Corona-pandemin. Trafiken minskade med ca 30 % vilket gör det svårt att dra några slutsatser om effekterna för trafik på de omkringliggande gatorna. Förslagsvis kan man göra ytterligare mätningar när samhället återgått till ett normalläge.

2.3 Tidsplan

Projektet har hållit tidsplan och införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan kunde träda ikraft den 15 januari 2020

2.4 Ekonomi

Projekt 7003194 Miljözon 2	
Intern tidsskrivning	535 895 SEK
Trafikmätningar	349 103 SEK

Projekt 7003109 Extramedel Kommunikation Miljözoner	
Kommunikation (inkl. visning av realtidsdata)	872 236 SEK

Projektet visning av realtidsdata på Hornsgatan tillkom under projektets gång och dess kostnader ligger både på inter tidsskrivning på Projekt 7003194 och kostnader för bl.a. layout till visningsskärmen på Projekt 7003109.

3 Arbetssätt

3.1 Projektorganisation

Projektbeställare var dåvarande förvaltningschefen. Kopplat till projektet fanns en styrgrupp med representanter från trafikkontoret och miljöförvaltningen.

¹⁴ Driftas av Transportstyrelsen

Projektledare	Andreas Säfström	Tillstånd
Projektmedlemmar	Rickard Cademan	Trafikplanering
	Emma Gullberg	Tillstånd
	Solvieg Edlund	Kommunikation

Samarbetsklimatet inom projektet har fungerat bra.

- De olika projektdeltagarna kompletterade varandra kompetensmässigt
- Resurser har varit i tillräcklig omfattning.
- Bemanningen i projektet var tillräcklig

3.2 Samarbetsformer

Projektet har samarbetat med miljöförvaltningens bolag SLB-analys, internt inom Trafikkontoret, Trafikverket, Transportstyrelsen, kommunikationsbyrån Blomquist

3.3 Metoder och verktyg

Lilla Rattens aktivitetsplan har använts som verktyg för den löpande planering, vilket gav ett gott resultat.

3.4 Kvalitetssäkring

Eftersom införande av miljözon klass 2 är det första i sitt slag i Sverige, har projektet genomfört en gedigen kvalitetssäkring av genomförande åtgärder. En konsekvensutredning har upprättats för att dokumentera projektet och som kan användas som guide vid likande projekt. Aktiviteter har kvalitetssäkrats med ansvariga myndigheter t.ex. Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har även publicerats riktlinjer för hur kommunen ska agera i samband med införande av miljözon.¹⁵

3.5 Resurshantering

Resurserna har hanterats för respektive expertområde.

15

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/rekommendationer-for-kommuner/>

3.6 Arbetssätt i projektet

Projektgruppen har haft regelbundna möten, något som varit av stor vikt för kommunikationen och samarbetet i projektet. Projektdokumenterna aktivitetsplanen, kommunikationsplanen och skyltplanen hade stort positivt värde för projektarbetet. En konsekvensutredning upprättades för löpande dokumentering och som stöd för inrättande av föreskriften.

Aktiviteter förankrades på ett bra sätt i projektgruppen och aktivitetsplanen gav god styrning åt projektet.

På styrgruppsmöten har projektgruppen löpande informerat om pågående och avslutade aktiviteter för avstämning. Löpande under projektet har styrgruppsmedlemmar varit tillgängliga för avstämning mot projektet, vilket varit viktigt för att kunna bekräfta att man utfört adekvata aktiviteter inom uppdraget.

Slut

Bilagor

1. Konsekvensutredning
2. Miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan
3. Kampanjmätning miljözon
4. Mätningar av fordonsflöden i anslutning till införandet av miljözon Hornsgatan