

Bilaga 3

Konsekvensutredning Miljözonklass 2 Hornsgatan

Andreas Säfström

Evenemagstillstånd / Tillstånd

Trafikkontoret Stockholmsstad

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Mål/Syfte	6
1.3	Avgränsning och metod	6
2	Bemyndigande	7
2.1	Bemyndigande att meddela föreskrift	7
2.2	Bemyndigande att meddela undantag från föreskrift	8
2.3	Tillsyn	9
2.3.1	Attityder och normers påverkan för regelefterlevnad	11
2.4	Utmärkning	12
3	Alternativa lösningar och effekter om inte föreskriften träder ikraft	14
3.1	Alternativa lösningar	14
3.2	Effekter om inte föreskriften träder ikraft	14
4	Vilka berörs av föreskrift om miljözon klass 2 på Hornsgatan	15
4.1	Vilka fordon berörs av miljözonklass 2	17
4.2	Hushåll	18
4.3	Framkomlighet	19
4.4	Företag	20
4.5	Miljö	22
5	Trafiksammansättningar och beräknande effekter	23
6	Tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser	26

Bilagor

Bilaga 1 Brev till boende och fastighetsägare

Bilaga 2 Villkor för dispens

Bilaga 3 Regelverk kring de nya miljözonklasserna

Bilaga 4 Kommunikationsplan

Bilaga 5 Skyltplan

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Fram till den 1 januari 2020 har det funnits en miljözonklass för miljözon, som avser lastbilar och bussar över 3,5 ton. Från den 1 januari 2020 utökades kommunernas möjlighet att införa ytterligare två miljözonklasser. De nya miljözonklasserna innefattar både tunga fordon och lätta fordon. Kommunerna har själv rätt att bestämma om de vill införa miljözon och inom vilket geografiskt område som miljözonerna ska gälla.

Syftet med de nya miljözonerna är att förbättra luftkvaliteten, minska buller och vara teknikdrivande.¹

”Motivet för att miljözon klass 2 och 3 nu möjliggörs är att luftföroreningar från trafiken har en rad olika negativa hälso- effekter. Många studier, även studier i Stockholm, har påvisat att både förtida dödlighet och olika sjukdomar kan öka på grund av exponering för trafikrelaterade föroreningar såsom kväveoxider (NO_x) och sotpartiklar. Senare års epidemiologiska studier visar även på statistiskt säkerställda samband mellan exponering för NO₂ och olika sjukdomar samt högre dödlighet i befolkningen. Många hälso- experter (inklusive WHO) rekommenderar därför att man ska räkna med att NO₂ har negativ hälsoeffekt i sig själv, även vid låga halter.”²

Kväveoxider (NO_x) är ett samlingsnamn för kväveoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂).

Vägtrafiken är den dominerade källan till höga halter av kvävedioxider i gatunivå.

Det finns tre olika miljökvalitetsnormer (års-, dygns- och timmedelvärde) som styr hur stor andel kvävedioxidhalt som får finnas i luften. På Hornsgatan klarades under 2018 miljökvalitetsnormen för årsmedelvärde medan dygns- och timmedelvärdet överskreds för kvävedioxidhalten på Hornsgatan.

Grunden för miljökvalitetsnormer finns i ett EU-direktiv, direktiv för uteluft och renare luft i Europa 08/50/EG. EU-direktivet har införlivats i Luftkvalitetsförordningen SFS 2010:477. Sverige har valt att ha skarpare krav än EU-direktivet för kvävedioxid. Årsmedelvärdet är detsamma som EU-direktivet kräver medan dygnsmedelvärdet samt

¹ Intervju Transportstyrelsens utredare för miljözoner för lätta fordon Kristofer Elo

² Effekter av miljözoner i Stockholms stad sid 5 Dnr: KS 2019/7

timmedelvärdet är nationella miljö kvalitetsnormer. Om miljö kvalitetsnormerna överskrids krävs det en åtgärdsplan för att komma till rätta med luftkvaliteten. Åtgärder för att sänka kvävedioxidhalten är komplext och flera faktorer måste beaktas för att undvika att en åtgärd blir kontraproduktiv.

Till följd av överskridandena av miljö kvalitetsnormerna gällande just Hornsgatan har trafikkontoret under årens lopp utrett ett flertal försök att sänka kvävedioxidhalten på just denna gata. Miljözon klass 2 är ett försök att få ner halterna av kvävedioxider på nämnda Hornsgatan.

Innan projektstart tog trafikkontoret fram ett kunskapsunderlag om miljözon, se bilaga 3.

1.2 Mål/Syfte för projektet

Uppdraget för projektet är att införa miljözon klass 2 på Hornsgatan.

Föreskriften om miljözonklass 2 på Hornsgatan förväntas leda till lägre halter av kvävedioxider på Hornsgatan och i viss mån även på övriga gator i innerstaden. Syftet är att klara de juridiskt bindande gränsvärden enligt miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid som i dagsläget överskrids.

1.3 Avgränsning och metod för konsekvensutredningen

Utredningen avgränsar sig till miljözonklass 2 på Hornsgatan. Utredningen sammanställer och utreder tillgänglig data samt inhämtar information från adekvata källor. Konsekvensutredningen kan ses som ett komplement till Stockholms stads utredning effekter av miljözoner i Stockholms stad³.

³ Effekter av miljözoner i Stockholms stad Dnr: KS 2019/7

2 Bemyndigande

2.1 Bemyndigande att meddela föreskrift

Enligt 10 kap. 3 § Trafikförordningen(1998:1276) får kommunen meddela vilket område som ska utgöra tättbebyggt område.⁴ I Trafikförordningens (TrF) 10 kap andra stycket 3 får ett särskilt känsligt område⁵ inom tättbebyggt område meddelas som miljözon, genom en lokal trafikföreskrift.

I 10 kap. 1 § definieras vad som kan inkluderas i en lokaltrafikföreskrift. Föreskriften kan innefatta viss väg, vägsträcka, samtliga vägar inom ett visst område eller en färdled i terräng.

En miljözon definieras som ett område i tättbebyggt område som är särskilt känslig för störningar. Miljöstörningar kan vara av komplex natur och omfatta buller, avgaser, vibrationer, skador på byggnadsmaterial m.m.

Transportstyrelsen nämner i sin utredning, miljözoner för lätta fordon TSV 2015-4545 att det är upp till kommunerna att bedöma avgränsning av en miljözon. Ett område med högst krav på emissionsfria fordon, kan inte vara för stort så att det medför oproportionerliga inskränkningar i den fria rörligheten av varor, i detta fall vissa fordon.⁶

Införandet av den lokala trafikföreskriften miljözon klass 2 på Hornsgatan har förhandsgranskats av Kommerskollegium.

Kommerskollegium är Sveriges myndighet för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och EU:s handelspolitik. Inom EU:s inre marknad ska kollegiet särskilt arbeta för en väl fungerande inre marknad som kännetecknas av fri rörlighet för varor, tjänster, personer och kapital och som bidrar till tillväxt och konkurrenskraft. Analysera utvecklingen av EU:s inre marknad samt verka för ett enhetligt genomförande och en korrekt tillämpning av EU-rätten i Sverige.

I Kommerskollegiums uppgifter ingår bland annat att enligt förordningen om tekniska regler (1994:2029) ge vägledning gällande anmälningspliktiga tekniska föreskrifter och fullgöra de uppgifter som myndigheten har enligt förordningen.

⁴ Träder i kraft I:2020-01-01

⁵ Särskilt miljökänsligt område – Finns inte definierat i förarbeten eller lagtext utan kommer förmodligen att tolkas utefter domar.

⁶ Miljözoner för lätta fordon TSV 2015-4545

Kommerskollegium anser att föreskriften om miljözon klass 2 på Hornsgatan inte behöver anmälas till EU-kommissionen via kommerskollegium.

2.2 Undantag från föreskrift

Vid ett införande av en eventuell miljözons klass 2 finns det allmänna undantag i Trafikförordningen (TrF). I 1 kap. 4 § TrF nämns de fordon som undantas de nya föreskrifterna om miljözon. I och med de nya miljözonernas införande så har även undantagen för miljözon ändrats. I de nya undantagen så har bl.a. undantag för försvarsmakten, färdtjänst, rörelsehindrad, fordon med bilstöd från Försäkringskassan samt veteranfordon adderats.

Det finns redan idag undantag för fordon som utför viktiga samhällsfunktioner, dessa kommer även att gälla lätta fordon, fr.o.m. 1 januari 2020.

Enligt 13 kap. 3 § 13 p. TrF får en kommun medge undantag från miljözons föreskrifter, om undantaget gäller inom den egna kommunen. Om undantaget gäller flera kommuner inom ett län ska Länsstyrelsen utfärda undantaget och om undantaget gäller mer än ett län ska Transportstyrelsen medge undantag från miljözonsreglerna. Innan 1 juni 2019 var endast kommunerna behöriga att medge undantag från miljözons föreskrift. Den nya undantags föreskrift börjar gälla from 1 juni 2019.

Undantag får utfärdas från en lokal trafik föreskrift enligt 13 kap. 4 § TrF, undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

Begreppet ”särskilda skäl” skall enligt avgöranden från Transportstyrelsen (TSV 2010-4852, Dubbdäcksförbud Hornsgatan Stockholm) tolkas som unika skäl för just den föreliggande transporten. Den som ansöker ska ha skäl som är särskilt för denne eller en grupp som är så avgränsad att det inte fanns anledning att ta hänsyn till den gruppen när föreskriften meddelades.

Trafikkontoret kan ge dispens(undantag) för fordon som är registrerade efter 1 maj 2011, då dessa per automatik uppfyller gränsvärden för Euro 5 enligt transportstyrelsen, fram till 1 juli 2022. Några av dessa fordon kan sakna utsläppsklass i trafikregistret men ändå uppfylla korrekt utsläppsklass.

Om trafiken genom skyltning eller på annat naturligt sätt riktas mot Hornsgatan kan dispens medges för hyrd garage/parkerings plats. Att trafiken styrs in på gator avsedda för betydligt färre antal fordon kan det vara ett skäl för dispens. Generellt är det lättare för trafik söder om Hornsgatan att trafikera tillåten färdväg än de fordon som befinner sig norr om Hornsgatan. Kan man utan att lämpligheten

åsidosätts, trafikera till och från det primära vägnätet eller huvudvägnätet utan att trafikera Hornsgatan bör dispens ej medges. Boende på Hornsgatan 139-141 anses ha särskilda skäl då dessa inte kan använda alternativa färdvägar till och från sitt boende. Hornsgatan 139-141 är isolerad, med enda infart från Hornsgatan i östlig körriktning. Undantag är till för sådana fall som inte föreskriftsskrivaren skulle kunna förutse, men i detta fall är en ändring av föreskriften inte lämplig pga. trafiksäkerheten. Hornstull är en lämplig startpunkt för miljözonsföreskriften, eftersom förarna har alternativa färdvägar att välja istället för att köra in i zonen. Om zonen skulle börja i höjd med Hornsgatan 139-141 i västlig riktning finns risk för diverse trafikfarliga vändningar.

2.3 Tillsyn

Det är Polisen som är tillsynsmyndighet för de lokala trafikföreskrifterna om miljözon. För miljözonklass 1 i Stockholm är regelefterlevnaden 89 %, enligt Stockholms stads trafikmätningar. Polismyndigheten har i samband med Transportstyrelsens regeringsuppdrag 2017 om miljözoner, uppgivit att man har starkt begränsade möjligheter att övervaka förseelser mot de då nya föreslagna bestämmelserna om miljözoner.⁷

Det är svårt att uppskatta regelefterlevnad, men projektet avser att göra mätningar av fordonssammansättningar både före och efter införande, vilket bl.a. visar regelefterlevnaden ca 3 månader efter införandet.

Vid ett införande av en mer omfattande miljözon klass 2 område, motsvarande dagens miljözon klass 1, finns förslag på att utsläpps-differentiera trängselskatten.⁸ Efterlevnaden för tungtrafik inom miljözon klass 1 i Stockholm var år 2017, 89 %. För att uppnå en högre procentuell efterlevnad krävs förmodligen en digital lösning, t.ex. via trängselskattesystemet. För att kunna använda trängselskattesystemet för att kontrollera efterlevnaden, krävs att överträdelse mot miljözonen bestraffas med sanktionsavgift istället för med böter.⁹ Skatteuttag angående miljözon måste dock göras av staten och inte enskild kommun. Om efterlevnaden av miljözon klass 1 skulle vara 100 % inom dagens geografiska miljözonsområde, antas kvävedioxidernas årsmedelvärde minska.¹⁰ Det finns ingen

⁷ Hur ska regelefterlevnaden av Miljözonsbestämmelser säkerställas? Transportstyrelsen TSG 2018-148 sid 12

⁸ Effekter av miljözoner i Stockholms stad sid 10 Dnr: KS 2019/7

⁹ Effekter av miljözoner i Stockholms stad sid 59 Dnr: KS 2019/7

¹⁰ Effekter av miljözoner i Stockholms stad sid 7 Dnr: KS 2019/7

motsättning mellan en höjd ambitionsnivå gällande efterlevnad av miljözonklass 1 och miljözon klass 2 på Hornsgatan. Genom att adressera kvävedioxid problematiken både med ambition om ökad efterlevnad av miljözon klass 1 samt punkt-insats på Hornsgatan med miljözonklass 2, så kan det ge nya erfarenheter om vad den nya föreskriften, miljözon klass 2 kan ge för effekter i lokal stadsmiljö.

Enligt Transportstyrelsen har en obligatorisk Euroklassning registrerats från den 1 januari 2012 i vägtrafikregistret. Euroklassning som registrerats tidigare än 1 januari 2012 har skett på frivillig basis. Transportstyrelsen ansvarar inte för innehållet i vägtrafikregistret utan förvaltar bara systemet, registrering kan ske av t.ex. agenter som importer bilar, fordonstillverkare etc. Lagstiftningen för klassificering av utsläppklass gäller från och med 1 maj 2011, men gäller retroaktivt för fordon som är euro 5. De första Euro 5-registreringarna kom någon gång 2008-2009. Alltså finns det fordon i trafikregistret som uppfyller Euro 5 gränsvärdena men som inte är registrerade som Euro 5 i trafikregistret. Detta försvårar för medborgare att ta reda på om fordonet får framföras inom miljözonklass 2 eller ej. Det borde också försvåra övervakningen för Polisen, då Euroklassen inte syns direkt genom slagning i vägtrafikregistret.

Fordon som är registrerade efter den 1 maj 2011 tillhör utsläppsklass Euro 5, detta gäller dock inte fordon som har importerats till Sverige från ett land utanför EU. Det är upp till föraren av ett fordon att ha med sig rätt sorts dokumentation om utsläppsklassen inte framgår i vägtrafikregistret.

Trafikkontoret har med information från Transportstyrelsen tagit fram en beskrivning för att utläsa Euroklass även om fordonen inte står klassade under rubriken utsläppsklass. Detta är också vidarebefordrat till Polisen via mail i samband med införandet av miljözonen på Hornsgatan.

För att utläsa utsläppsklass utan att de står i vägtrafikregistret kan man följa nedan beskrivning.

Gå in på transportstyrelsen.se. Välj fordonsuppgifter och skriv sedan in ditt registreringsnummer. Välj teknisk data, motor och miljö och läs avgasdirektiv/reglemente.

Fordons vars avgasdirektiv börjar med 715/2007 är euro 5 eller euro 6. Sista bokstaven benämner vilken euroklass som avses.

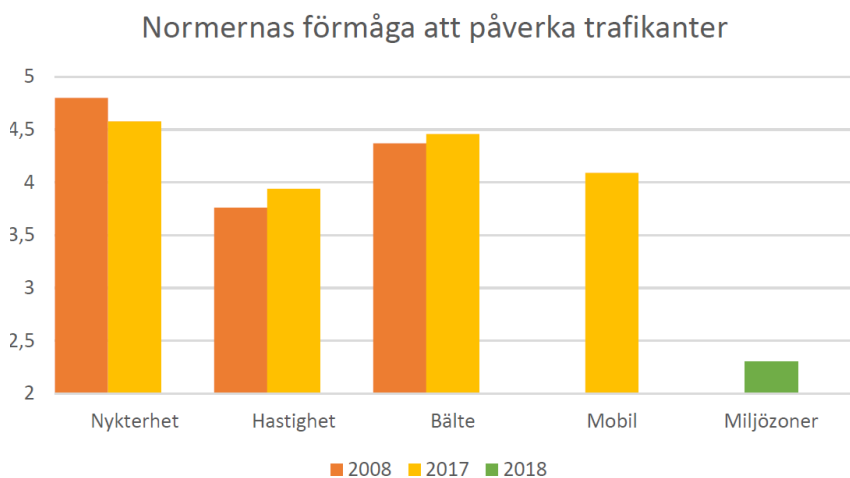
Om du vill veta om din bil tillhör euroklass 5 eller 6 se tabell för avgasdirektiv på s.78 och under tillägg 6 i nedan länk.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02008R0692-20190901&qid=1573213543322&from=SV>

Denna information meddelas via trafikkontorets service center och dispensgrupp till medborgare som ringer och mailar i aktuell fråga.

2.3.1 Attityder och normers påverkan för regelefterlevnad

I avsnittet nedan redovisas studien Nya miljözoner för personbilar av Måns Svensson och Oscar Björkenfeldt på Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet. Enligt rapporten anser människor att miljözonsbestämmelserna är befogade men att de inte har tillkommit på ett rättvist sätt, med tanke på att diesel bilar tidigare var subventionerade. Detta är ett exempel på sådant som bidrar till att den sociala normen för miljözons-bestämmelser för lätta fordon är synnerligen svag. Om den sociala normen för en trafikregel är stark sker ofta en social kontroll människor emellan, vilket kan bidra till en bättre regelefterlevnad. Om den sociala normen är svag vad gäller miljözonsbestämmelserna för lätta fordon, kan vi vänta oss en begränsad social kontroll människor emellan och även en begränsad påverkan på regelefterlevnaden.



Miljözonsbestämmelserna för lätta fordon har starka signalvärden som över tid skulle kunna påverka de sociala normerna till det positiva. Det är troligt att så är fallet eftersom bestämmelserna anses vara befogade, och de har dessutom ett någorlunda starkt stöd i människors attityd, enligt studien.

Varken de sociala normerna eller människors attityd till miljözonsbestämmelserna för lätta fordon kommer på egen hand att verka för att en god regelefterlevnad uppnås.

Omkring 30 procent av de som medverkade i studien angav att de skulle bryta mot bestämmelserna om det var en låg upptäcktsrisk och låga böter. Detta medför att det krävs en frekvent kontroll av reglerna redan från start. Upptäcktsrisken bör vara tillräckligt hög och

överträdelser bör ge snabba påföljder. Studien påvisar även att det är en hög acceptans för automatisk övervakning, men att påföljderna inte behöver vara högre än omkring 500 till 2 500 kronor.

Genom aktivt arbete med kontroll av regelefterlevnaden kommer troligen bestämmelsernas signalvärde att öka med tiden. Ett ökat signalvärde skapar förutsättningar för att den sociala normen för bestämmelserna kan stärkas, vilket i sin tur kan bidra till en god regelefterlevnad.¹¹

Slutsatsen av ovan redovisade resonemang är att kommunen bör arbeta aktivt med kommunikation av nyttan av en miljözon, vilket kan leda till att stärka normerna kring acceptansen för en miljözon samt att arbeta aktivt för att stärka kommunernas möjligheter att övervaka föreskriften. Tillsynen bör också vara frekvent så att upptäcktsrisken förhållandevis hög, för att regelefterlevnaden ska kunna upprätthållas. För att hitta lösningar kring övervakning av miljözon så bör Stockholms stad samverka med övriga kommuner i landet som planerar för att införa miljözoner i respektive kommun.

2.4 Utmärkning

Stockholms stad har valt att inte märka ut alternativa vägar i gatu-miljö. Motiveringen till detta är att miljön redan är så frekvent skyltad med både informationstavlor om miljözon och faktiska vägmärken att detta bedöms som tillräckligt upplysande för trafikanter som närmar sig, Hornsgatan. Staden väljer att informera om alternativa färdvägar via den dedikerade webbsida om miljözon på Hornsgatan som Stockholms stad har upprättat. Detta för att underlätta eventuella korrigeringar av färdvägar i samband med de frekvent förekommande trafikpåverkande projekt som förekommer i en stad, t.ex. gatuarbeten och evenemang, då vissa gator stängs av helt eller delvis, vilket gör stationära omledningsskyltar olämpliga.

Om man jämför med hur Hornsgatan är skyltsatt gällande dubbdäck som är en förbuds-föreskrift, så reglerar den sträckor och tillåter korsande trafik. Regleringen för miljözon klass 2 är utformat som ett område, vilket inkluderar korsningar och tillåter där med inte korsande trafik. Trafikförordningen medger inte att undantag för korsande trafik föreskrivs i den lokala trafikföreskriften eller skyltsätts. För att miljözonens utbredning ska tillåta korsande trafik på samma sätt som dubbdäckförbudet krävs därför att miljözonen delas upp i mindre zoner där korsningar är exkluderade och start- och slutskyltning sätts upp vid varje korsning. Där fordon som inte uppfyller kraven för att få färdas i miljözon klass 2 tillåts korsa gatan. Ur ett framkomlighetsperspektiv har Stockholms stad valt att tillåta korsande trafik. Stockholms stad att skylta enligt ovan.

¹¹ TSG 2018-148 - Bilaga 1. Rapport Miljözoner – Attityder, normer och regelefterlevnad Hur ska regelefterlevnaden av miljözonsbestämmelser säkerställas? En utökad kommunal parkeringsövervakning

3 Alternativa lösningar och effekter av icke genomförande av projektet och att föreskriften inte träder ikraft.

3.1 Alternativa lösningar

Till följd av överskridandena av miljö kvalitetsnormerna gällande just Hornsgatan har trafikkontoret tidigare utrett försök att sänka kvävedioxidhalten på just denna gata. Vissa åtgärder likt ett dedikerat körfält för buss och tung lastbil på Hornsgatan ansågs inte lämpligt, eftersom detta skulle innebära en ökad kö-bildning för personbilar, vilket skulle resultera i ökade utsläpp av kvävedioxider. Trafikkontoret har vidtagit åtgärder i form av förbud mot dubbdäck samt dammbindning för att minska halten av partiklar (PM10) på Hornsgatan och sedan 2012 klaras normen för partiklar på Hornsgatan.

Sammantaget har det varit svårt att hitta effektiva åtgärder för att komma tillrätta med överskridanden av NO₂-halterna.

3.2 Effekter av ej genomförbart projekt

Utsläpp av kväveoxider i Stockholm antas minska i takt med att äldre fordon byts ut till nyare fordon med effektivare avgasrening om man antar att trafikarbetet är detsamma som i dagsläget. I och med skärpningen till Euroklass 6 fr.o.m. 2021 för tunga fordon, förväntas en minskning av utsläppen av kväveoxider och därmed av kvävedioxidhalterna.

Om trafikarbetet ökar i jämförelse med idag (2019) är läget osäkert kring effekter om hur utsläpp och halter påverkas.

Miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet är en EU norm (40 µg/m³) och klarades vid samtliga mätstationer i Stockholms innerstad 2017 och 2018. Miljö kvalitetsnormerna för dygnsmedelvärde är en nationell norm (60 µg/m³ max 7 dygn/år), som är den svåraste normen att uppfylla, överskreds på Hornsgatan, Sveavägen, Essingeleden och tangerades på St Eriksgatan 2018.

Dygnsmedelvärdet för kvävedioxid överskreds under 2018 med 13 dygn på Hornsgatan, gränsvärdet enligt miljö kvalitetsnormen är 7 dygns överskridande per år. Timmedelvärdet för kvävedioxid överskreds under 2018 med 185 timmar, gränsvärdet enligt miljö kvalitetsnormen är 175 timmars överskridande per år.

För att kunna styra utvecklingen mot bättre miljö och hälsa även på längre sikt har riksdagen infört nationella miljö kvalitetsmål, som t.ex. miljö kvalitetsmålet Frisk luft. Miljö kvalitetsmålen innebär i motsats till miljö kvalitetsnormen inte några juridiskt bindande krav på

kommunerna. Regeringen har fastställt preciseringar av miljökvalitetsmålet Frisk luft i form av högsta halt för ett tiotal luftföroreningskomponenter. En orsak till införandet av de preciserade målvärdena är att luftföroreningar har skadeverkan på människors hälsa även vid halter under miljökvalitetsnorm (MKN)-nivån.

Miljökvalitetsmålet Frisk luft med preciseringar utgör vägledning vid planering och beslut. Inget av dessa miljökvalitetsmål för kvävedioxid på Hornsgatan uppfylldes under 2018. Miljömålet för årsmedelvärdet är 20 µg/m³. Årsmedelvärdet på Hornsgatan 2018 var 36 µg/m³. Miljömål för timmedelvärde är 60 µg/m³ som får överskridas 175 timmar per år. På Hornsgatan överskreds målvärdet 1276 timmar.

”I rättsligt hänseende finns det en skillnad mellan miljökvalitetsnormer och miljömål. Miljökvalitetsnormerna innebär att rimlighetsavvägningen – vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt – får en strängare tillämpning när det gäller begränsningsnormer. För sådana normer ska enligt 2 kap 7 § 2 och 3 styckena miljöbalken (efter 1 januari 2019 5 kap 5 § miljöbalken) de krav ställas som behövs för att normen ska följas. För miljömålen gäller en rimlighetsavvägningen enligt 2 kap 7 § 1 stycket miljöbalken.”¹²

Tid för medelvärde	Normvärde (µg/m ³)	Målvärde (µg/m ³)	Anmärkning
Kalenderår	40	20	Värdet får inte överskridas
1 dygn	60	-	Värdet får inte överskridas mer än 7 dygn per kalenderår
1 timme	90	60	Värdet får inte överskridas mer än 175 timmar per kalenderår

Utan åtgärd och med dagens efterlevnad antas årsmedelhalterna av kvävedioxid år 2022 minska med ca 24 %, och understiga miljökvalitetsnormen. Dygnsmedelvärdet skulle minska med ca 17 % och hamna precis på miljökvalitets normvärde år 2022. Timmedelvärde skulle minska med 16 %, och precis klara miljökvalitets norm år

¹² Effekter av miljözoner i Stockholms stad sid 19

2022. Ovan resonemang antar att trafikarbetet är oförändrat från år 2018.

Årsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (miljökvalitetsnorm = 40) ¹³

Gata	Nuläge (2017)	2022 bristande efterlevnad miljözon 1	2022 full efterlevnad miljözon 1
Hornsgatan	41	32	29
S:t	28	22	20
Eriksgatan			
Sveavägen	34	27	25

Dygnsmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (miljökvalitetsnorm = 60)

Gata	Nuläge (2017)	2022 bristande efterlevnad miljözon 1	2022 full efterlevnad miljözon 1
Hornsgatan	72	60	56
S:t	55	47	44
Eriksgatan			
Sveavägen	64	54	51

Timmedelvärde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (miljökvalitetsnorm = 90)

Gata	Nuläge (2017)	2022 bristande efterlevnad miljözon 1	2022 full efterlevnad miljözon 1
Hornsgatan	102	86	81
S:t	78	66	62
Eriksgatan			
Sveavägen	89	76	72

Vid full efterlevnad av miljözonklass 2 på Hornsgatan antas ovan värden minska med ytterligare 4-7 enheter/ m^3 på Hornsgatan.

Det är svårt att göra en adekvat bedömning, hur mycket och i vilken takt kvävedioxiderna faktiskt kommer att minska utan föreskrifts åtgärder. Miljözons föreskrift på Hornsgatan har en viktig funktion, genom att erhålla data för analys om de faktiska effekterna för en eventuell punkt insats av miljözonsföreskrift klass 2 införande på en enskild gata.

¹³ Effekter av miljözoner i Stockholms stad sid

4 Vilka berörs av föreskrift om miljözon klass 2 på Hornsgatan.

4.1 Vilka fordon berörs av miljözonklass 2

Miljözon klass 2 som planeras på Hornsgatan ställer krav på äldre personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Efter att miljözonen införts måste äldre bensin- och dieseldrivna personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar uppfylla kraven för utsläppsklassen Euro 5 för att få färdas på Hornsgatan. Kravet på Euro 5 gäller även fordon som har etanol, biogas eller naturgas som drivmedel. Det kommer däremot att vara tillåtet för alla fordon att korsa Hornsgatan. Vilka fordon som är tillåtna inom miljözonklass 2 regleras i Trafikförordningen 4 kap 22b§, ” Fordon som har gnisttänd förbränningsmotor får föras endast om fordonet vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktage uppfyllde minst de gränsvärden för utsläpp som anges i tabell 1 och 2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 459/2012”.

Fordon som har kompressionständer motor får föras endast om fordonet vid tidpunkten för typgodkännande, registrering eller ibruktage uppfyllde minst de gränsvärden för utsläpp som anges i tabell 2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) nr 459/2012. Förordning (2018:1563)”.

Även elhybrider och laddhybrid som har en motor som nämns ovan omfattas av TrF 4 kap 22b§

Fordon med bättre miljöprestanda än ovan får också föras i miljözonklass 2. Mobilmaskiner (t.ex. motorredskap.) ingår inte i miljözonklass 2. Motiveringen till undantaget för mobila maskiner är enligt Transportstyrelsens utredning att uppgifter kring miljöklassning på mobilmaskiner är svåråtkomliga samt att vissa av fordonen inte förekommer i vägregistret. Mopedklass I och II samt motorcyklar ingår inte i Miljözonklass 2. Dessa fordon saknar Euro klassning i vägregistret för fordon tillverkade fram till 2015, vilket i praktiken skulle innebära att dessa fordon förbjuds i miljözonklass 2 om de skulle inkluderas.

Den 1 juli 2022 ökar kraven för miljözonen. Då ska dieseldrivna personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar uppfylla utsläppskraven för utsläppsklass Euro 6.

4.2 Privat personer/Hushåll

”Av alla Sveriges fordon passerar nästan en fjärdedel Stockholms innerstad minst en gång per år.¹⁴ Däremot kommer inte alla dessa fordon att trafikera Hornsgatan. Hornsgatan trafikeras av knappt 25 000 fordon per dygn, varav ca 8 % är tung trafik. Antalet unika fordon som berörs av en miljözon klass 2 år 2022 kan uppskattas till ca 20 000.”¹⁵

Projektet har uppskattat hushåll, verksamheter och fastighetsägare inom den rödmarkerade ringen (se bild 1) som är påverkade av en miljözon i den grad att de är i behov av ett informations direktutskick. Antalet hushåll innanför den rödmarkerade ringen är 9824 stycken, företag och verksamheter 4532 stycken samt fastighetsägare 566 stycken. Trafikkontoret har skickat ett direktbrev till dessa parter för att kommunicera om miljözonen, breven skickades ut i slutet av oktober 2019¹⁶.



Bild 1

Det innebär utöver de allmänna undantagen i trafikförordningen (se kap 2.1) att begravningsbilar, fordonsinnehavaren med en hyrd parkerings/garage plats med infart med Hornsgatan som primär färdväg samt fordon för reparation av medicinsk utrustning, kommer

¹⁴ Effekter av miljözoner i Stockholms stad sid 57

¹⁵ Effekter av miljözoner i Stockholms stad sid 48

¹⁶ Bilaga 4

att bedömas vara särskilda skäl för ett undantag från miljözon klass 2 föreskriften.¹⁷

Ansökningsblankett för undantag mot miljözonklass 2 föreskrift på Hornsgatan är framtagen.

Skäl för undantag och ansökningsförfarandet informeras via trafikkontorets servicecenter och dispensgruppen på trafikkontoret som besvarar medborgarnas frågor som kommer in till kommunen.

Undantag och ansökningsförfarandet informeras även i direkt riktade brev till hushåll/verksamheter och fastighetsägare kring Hornsgatan, se bild 1.

Antalet förhyrda parkerings och garage platser, enligt Stockholms parkering kartläggs, samt om dessa uppnår särskilda skäl för undantag¹⁸.

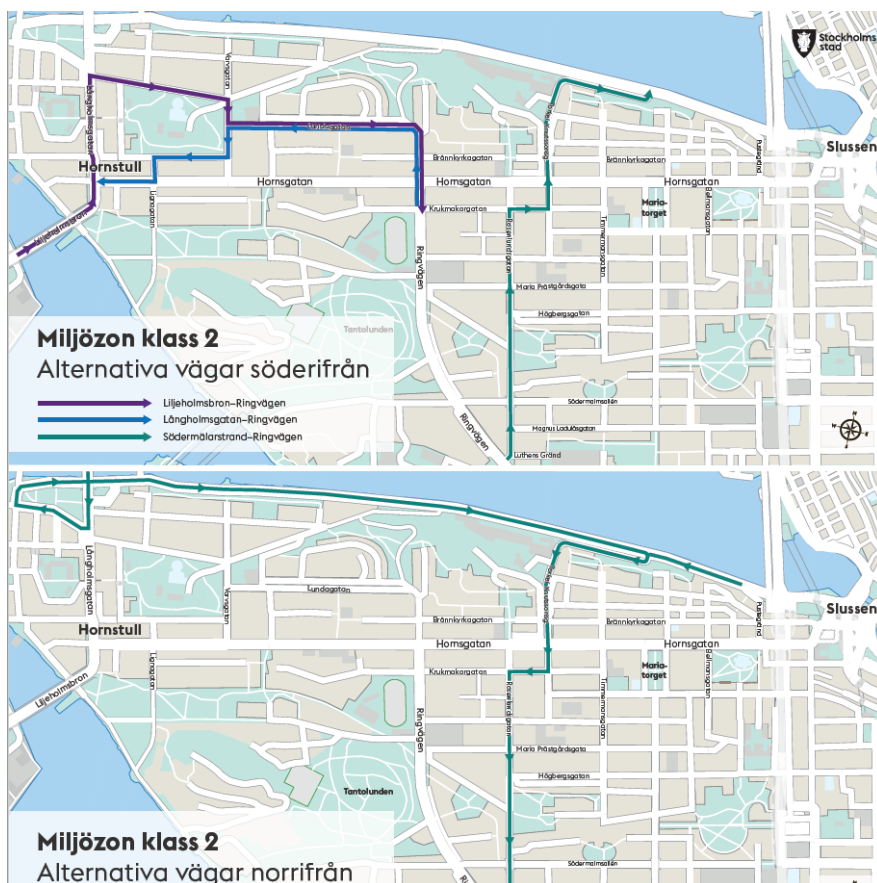
4.3 Framkomlighet

Trafikkontoret avser att tillåta korsande trafik över Hornsgatan. Att tillåta korsande trafik bedöms som motiverat för att främja framkomligheten. Alternativa färdvägar har tagits fram som ett verktyg för att lättare guida medborgare om alternativa färdvägar.

I samband med dubbdäcksförbudet flyttades en del av dubbdäckstrafiken till Lundagatan, medan övriga närliggande gator endast påverkades i liten utsträckning. Trafikkontoret kommer att mäta trafikmängden på närliggande gator innan och efter ett ikraftträdande datum.

¹⁷ Bilaga 5

¹⁸ Bilaga 2



Ovan: Trafikkontoret har tagit fram alternativa färdvägar som presenteras på den dedikerade webbsidan för miljözonen.¹⁹

Trafiksäkerheten antas påverkas lite av miljözon klass 2, nya bilar är generellt säkrare för oskyddade trafikanter med fotgängarskydd etc.²⁰

4.4 Företag

Företag som har fordon med tillverkningsdatum före 1 september 2011, antas behöva byta fordon eller använda alternativa färdvägar för att trafikera i närhet av fastighet på Hornsgatan. Om företaget har garage eller parkeringsplats, kan det vara ett särskilt skäl att erhålla en dispens mot miljözon klass 2 föreskriften.

En stor andel av de personbilar som ägs av juridisk person byts ut efter en leasingperiod om 3-4 år.²¹

Företag som ligger i direkt anknnytning till Hornsgatan kan behöva uppdatera sina fordon, om de inte omfattas av de allmänna undantagen

¹⁹ <https://trafik.stockholm/trafiksakerhet-trafikregler/miljozoner/miljozon-hornsgatan/>

²⁰ Miljözoner för lätta fordon s.130

²¹ Effekter av miljözoner i Stockholms stad sid 33

i trafikförordningen eller kommunens egna undantag från den lokala trafik föreskriften. En transport av ömtåligt och skrymmande gods till ett företags lokaler kan vara ett skäl för en dispens under en övergångsperiod om 1-2 år.

Transportstyrelsen har i sin utredning Miljözoner för lätta fordon listat ett antal branscher som kan komma att påverkas av ett införande av miljözoner. Några av nedan nämnda exemplen kommer att omfattas av antingen de allmänna undantagen i Trafikförordningen eller kommunens egna dispensregler. De listade branschorganisationerna har antingen fått ett direktbrev eller mail med information om miljözon klass 2 införande på Hornsgatan.

- Hantverkare
- Fastighetsägare
- Sotare
- Städfirmor
- Budfirmor
- Logistikföretag
- Värde transporter
- Företag inom vård och omsorg
- Ambulansföretag
- Taxifirmor
- Bildelningsföretag
- Bilpoolsföretag

4.5 Miljö

För att skydda människors hälsa finns miljökvalitetsnormer för utomhusluft (MKN) utfärdade genom luftkvalitetsförordningen (2010:477). MKN är en gränsvärdesnorm ("skall-norm"), det vill säga den får inte överskridas.

Luften i Stockholm har de senaste decennierna blivit mycket bättre med avseende på trafikrelaterade luftföroreningar.

Införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan år 2020 är en åtgärd som bidrar till stadens arbete att klara miljökvalitetsnormen för dygn- och timmedelvärde för kvävedioxidutsläpp (NO₂).

Att uppfylla miljökvalitetsnormerna motiveras av att epidemiologiska studier visar på statistiskt säkerställda samband mellan exponering för NO₂ och olika sjukdomar. Detta även när halterna är ungefär i nivå med de nuvarande i Stockholm och när man kontrollerat för andra luftföroreningars effekter.

Närliggande gator till Hornsgatan som ligger på de alternativa färdstråken kan antas få en trafikökning. Trafikräkning kommer att göras på närliggande gator till Hornsgatan innan ikraftträdandet av föreskriften om miljözon samt efter ikraftträdandet.

Miljözonsreglerna på en enskild gata kommer främst att påverka kvävedioxiderna på den lokala gatan och inte det urbana bakrundsbidraget.

Det är möjligt att fler medborgare i samband med bilbyte, väljer en bensindriven bil istället för en diesel driven bil om man avser att välja en ny fossildriven bil. Det råder missförstånd om vilka fordon som får färdas i de nya miljözonerna. Detta kommer kommunen att adressera i den upprättade kommunikationsplanen.

Även om dagens bensinbilar tillhör ett segment som består av mer små bilar än om man jämför med dieslbilar så finns det en risk att fordonsägare med stora personbilar byter ut sin bil mot en stor bensin driven bil istället för diesel, vilket ger en negativ koldioxid (CO₂) påverkan. Stockholm är en s.k. pump för bilmarknaden i Sverige, en nybil i Stockholm behövs ca 3 år innan den säljs vidare ut i landet. Vilket gör att fordonsval som görs i Stockholm får effekter för hela landet.

Det finns en osäkerhet var stora laddhybrider hamnar i en andrahandsmarknad. Om det inte finns infrastruktur för laddhybriden och den tvingas köras på fossilt bränsle drar den mellan 10-15% mer drivmedel än en jämförbar bil utan batteri.²²

Det finns en reduktionsplikt²³ för diesel på 20 % och motsvarande för bensin kommer att hamna på 2,6 %.

²² Intervju med Jonas Ericsson miljöbilar i Stockholm, miljöförvaltningen

²³ För att främja användningen av biodrivmedel har regeringen infört reduktionsplikt för bensin och diesel. Du uppnår detta genom att gradvis öka inblandningen av biodrivmedel. År 2019 är reduktionsnivåerna 2,6 procent för bensin och 20 procent för dieselbränsle.

5 Trafiksammansättningar och beräknande effekter

Hornsgatan trafikerades under ett medeldygn 2017 av 23 919 fordon per dygn, varav ca 8 % tung trafik, 78 % personbilar samt 14 % lätta lastbilar.

Miljöförvaltningen i Stockholms stads rapport SLB 2:2019 - Fordonsmätningar på Hornsgatan år 2017, anger att dieseldrivna fordon (ca 50 % av totala antalet fordon) står för 87 % av utsläppen av kväveoxider på Hornsgatan. Bensindrivna fordon (38 % av det totala antalet fordon) står för 11 % av utsläppen av kväveoxider. Utsläpp av kväveoxider från biogas- och etanol-fordon är representerade med 3 % av de totala kväveoxidutsläppen.

Kväveoxider (NO_x) är ett samlingsnamn för kvävemonoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂).

Av fordonstyperna står de dieseldrivna tunga lastbilarna för ca 49 % av utsläppen, medan dieseldrivna personbilar och lätta lastbilarna står för ca 26 % respektive ca 9 %.

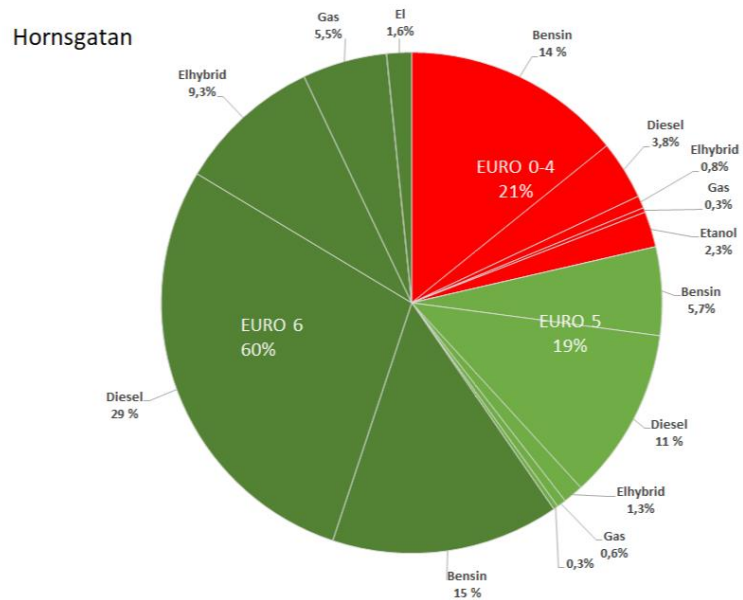
De tunga dieselbussarna, där nästan alla omfattas av Euro 6-krav, står för 2 % av NO_x-utsläppen. De tunga fordonen som bryter mot miljözonsbestämmelserna beräknas stå för ca 20 % av de tunga fordonens utsläpp av kväveoxider och 10 % av de totala NO_x-utsläppen på Hornsgatan anger SLB 2:2019.

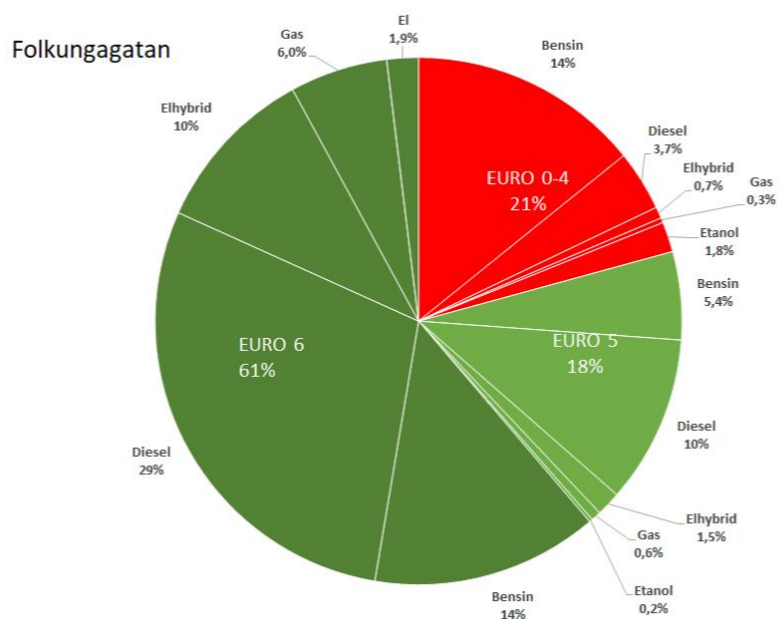
För att få framföra personbil, lätta bussar samt lätta lastbilar inom miljözon klass 2, krävs att fordonen uppfyller kraven i enlighet med Euro 5 eller Euro 6 motor. Fordon som uppfyller kraven i enlighet med Euro 5 och Euro 6 motorer släpper ut mindre kväveoxider och sotpartiklar än äldre motsvarigheter.

Halterna av kvävedioxid i Stockholm beräknas minska i takt med att äldre fordon byts ut till nyare fordon med effektivare avgasrening, om man antar att trafikarbetet är detsamma som i dagsläget.

Från natten mellan den 7-8 oktober till och med natten mellan den 22-23 oktober 2019, genomfördes en fordonsammansättningsmätning på Hornsgatan för att få fram aktuella siffror för vilken typ av utsläppsklass fordon som färdas på Hornsgatan har. Mätningen kommer även att fungera som en referensmätning för att utvärdera effekterna av en införande miljözonklass 2 på Hornsgatan. Miljöförvaltningen genomför även en liknande mätning på Folkungagatan som skall fungera som referensgata till Hornsgatan.

Antalet personbilar som passerade mätstationen på Hornsgatan var 264239 stycken, under aktuell mätperiod. Antalet personbilar som passerade på Folkungagatan under samma mätperiod som ovan, 13 dygn i oktober 2019, var 122938 personbilar.





Om trafikarbetet ökar i jämförelse med idag (2019) är läget osäkert i vilken takt kväveoxid halterna minskar.

Förutom de redovisade mätningarna kommer projektet att mäta fordonssammansättningar efter ikraftträdandet av miljözonsföreskriften i mars/april 2020.

6 Tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Föreskriften kommer att träda i kraft den 15 januari 2020.

Föreskriften kommer att meddelas genom vägmärken. En kommunikationsplan har upprättats för att informera medborgare och verksamheter om införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan.

I kommunikationsplanen²⁴ har trafikkontoret listat de kommunikationsaktiviteter som utförs i samband med införandet av miljözon klass 2 på Hornsgatan. Kommunikationsplanen grundar sig i Transportstyrelsen och EU:s allmänna råd för kommuner vid införande av miljözon.

Aktiviteter som utförts är bl.a. annonsering vid tre tillfällen i lokalpress i hela Stor-Stockholm, radioreklam under införandet av föreskriften, information på de s.k. stadsinfotavlorna både analoga och digitala, direktbrev till boende och verksamheter, intern information på trafikkontorets medarbetardag, utbildning av servicecenter som svarar på medborgares frågor både via telefon och digitalt, informationsskyltning innan miljözonen, information i samband med införandet på Trafikverkets informationstavlor på Essingeleden och infarterna till Stockholm, upprättande av en dedikerad webbsida med information om föreskriften och upprättade av en digitalplattform på Hornsgatan som visar luftmätning i realtid mm.

Slut

²⁴ Se bilaga 4

Bilaga 1

Nu införs miljözon klass 2 på Hornsgatan

Den 15 januari 2020 inför Stockholms stad miljözon klass 2 på Hornsgatan. Miljözonen ställer krav på äldre personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar.

På Hornsgatan förekommer höga halter av kvävedioxid som orsakas av vägtrafikens utsläpp. Införandet av miljözon klass 2 är ett försök att minska utsläppen och halterna i luften genom att endast tillåta att vissa typer av fordon får passera på Hornsgatan. Kvävedioxid har negativa hälsoeffekter och staden vidtar därför åtgärder för att försöka minska halterna

Miljözonen införs på Hornsgatan i västlig riktning från nedfarten till Söderleden fram till Lignagatan. I östlig riktning från Långholmsgatan fram till Bellmansgatan.



Fordon som får färdas i miljözonen

Bensin- och dieseldrivna personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som uppfyller utsläppskraven för Euro 5, Euro 6 eller har bättre miljöprestanda får färdas i miljözonen med start 15 januari 2020.

Bilar med dieselmotor

- Bilar med dieselmotor registrerade från och med 1 september 2011 tillhör utsläppsklass Euro 5 och får färdas inom miljözonen.
- Bilar med dieselmotor registrerade från och med 1 september 2015 tillhör utsläppsklass Euro 6 och får färdas inom

miljözonen, och berörs inte heller av det skärpta kravet för fordon med dieselmotor år 2022.

Bilar med bensinmotor, elhybrid och laddhybrid

- Bilar registrerade från och med 1 september 2011 tillhör utsläppsklass Euro 5 och får färdas inom miljözonen.
1
- Bilar registrerade från och med 1 september 2015 tillhör utsläppsklass Euro 6 och får färdas inom miljözonen, de berörs inte av det skärpta kravet för miljözonen 2022.
2
- Elhybrid- och laddhybridsfordon med förbränningsmotorer måste vara utsläppsklassade enligt Euro 5 eller Euro 6 för att få färdas i miljözonen.

Även om din bil är registrerad före 2011 eller 2015 kan den vara utsläppsklassad så att den får köra i miljözonen. Man får korsa Hornsgatan med alla bilar.

Allmänna undantag

Det finns allmänna undantag för transport av sjuka personer till läkare eller sjukhus, färdtjänst, fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade med flera. Läs mer om undantagen på webbsidan.

Se om ditt fordon är utsläppsklassat

För att se om ditt fordon är utsläppsklassat enligt Euro 5 eller Euro 6 besök Transportstyrelsens hemsida, sök efter ”fordonsuppgifter” och knappa in ditt registreringsnummer.

Kraven för miljözonen förstärks 2022

Den 1 juli 2022 förstärks kraven för miljözonen, fordon med diesel som drivmedel ska då lägst uppfylla utsläppskraven för Euro 6.

Vill du veta mer om miljözonen

På miljözonens webbsida hittar du mer information om miljözonen.

stockholm.se/miljozon-hornsgatan

Med vänlig hälsning

Stockholms stad

Bilaga 2 Villkor för dispens

Om trafiken genom skyltning eller på annat naturligt sätt riktas mot Hornsgatan skall dispens medges för hyrd garage/parkeringsplats. Att trafiken styrs in på gator anpassad för få fordonsrörelser, kan vara ett skäl för dispens. Generellt är det lättare för fordon som befinner sig söder om Hornsgatan att trafikera tillåten väg än de fordon som befinner sig norr om Hornsgatan. Kan man utan att lämpligheten åsidosätts, trafikera det primära vägnätet eller huvudvägnätet utan att trafikera Hornsgatan bör dispens ej medges. Alla fordon som är registrerade efter 1 maj 2011 har per automatik Euro 5, om fordonsägaren eftersöker dokumentation på detta kan vi skriva en dispens på detta á 300 kr.

För dispensgivning prövas dessa enligt gängse normer och regler enligt Trafikförordningen. Undantag får utfärdas från en lokal trafik föreskrift enligt TRF 13 kap. 4 §, undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

Begreppet ”särskilda skäl” skall enligt avgöranden från Transportstyrelsen (ex. TSV 2010-4852, Dubbdäcksförbud Hornsgatan Stockholm) tolkas som unika skäl för just den föreliggande transporten. Den som ansöker ska ha skäl som är särskilt för denne eller en grupp som är så avgränsad att det inte fanns anledning att ta hänsyn till den gruppen när föreskriften meddelades.

Godkända dispensorsaker, dessa är dock villkorade enligt lokala dokument

Begravningsbyråer Politivagnar

Hyrd parkerings-/garageplats i anslutning till Hornsgatan

Reparation av medicinsk utrustning

Boende på Hornsgatan 139-141

Bilaga 3

Regelverk kring de nya miljözonklasserna

PM



Innehåll

Innehåll

1	Inledning	32
1.1	Bakgrund	32
1.2	<i>Projekt mål/Syfte</i>	32
1.3	<i>Avgränsning och metod</i>	32
2	Ny miljözonindelning	33
2.1.	Miljözonklass 1	33
2.2	Miljözonklass 2	34
2.3	Miljözonklass 3	35
2.4	Undantag för att trafikera miljözon	36
3	Bemyndigande och undantag	38
3.1	Bemyndigande	38
3.2	Undantag	39
3.3	Utmärkning	39
4	Sammanfattning	40

1 Inledning

4.2 Bakgrund

Idag finns en miljözonklass för miljözon, miljözon klass 1. Miljözon klass 1 gäller för tungafordon över 3,5 ton. Från den 1 januari 2020 utökas kommunernas möjlighet att införa ytterligare 2 miljözonklasser. De nya miljözonklasserna innefattar både tunga fordon och lätta fordon. Kommunerna har själva rätt att bestämma om man vill införa miljözon och inom vilket geografiskt område som miljözonerna ska gälla.

Miljözon är ett område i tätbebyggt område som är särskilt känsligt för störningar. Miljöstörningar kan vara av komplex natur och omfatta buller, avgaser, vibrationer, skador på byggnadsmaterial m.m.²⁵

1.2 Projekt mål/Syfte

Pm:et har som mål att tydliggöra föreskrifterna kring kommande miljözonklasser. Pm:et fokuserar på vilka som får trafikera de olika miljözonklasserna samt vilka som är undantagna miljözonsföreskrifterna. Ytterligare avser pm:et att utreda vem/vilka som är bemyndigade att meddela miljözon samt vilka som får meddela undantag från miljözon.

1.3 Avgränsning och metod

Pm:et avgränsar sig till att utreda vilka fordon som är tillåtna att trafikera miljözon samt vilka fordon som är undantagna miljözonsreglerna, och vilka som är bemyndigade att meddela föreskrift om miljözon samt vem som får utfärda undantag om miljözon. Utredning har genom lagtext, förarbeten, utredningar samt intervjuer erhållit information.

²⁵ SOU 1994:92

2 Ny miljözonindelning

Den 1 januari 2020 träder nya regler i kraft vad gäller miljözon. Miljözonerna delas in i 3 klasser enligt 4 kap. 22§ i Trafikförordningen;

1. Miljözonklass 1. Klass 1 omfattas av bestämmelser för tunga bussar och tunga lastbilar.
2. Miljözonklass 2. Klass 2 omfattas av bestämmelser för lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar.
3. Miljözonklass 3. Klass 3 omfattas av bestämmelser för fordon som anges i 1 och 2.²⁶

I det nya regelverket har lagstiftaren tagit bort årsregeln, d.v.s. 6 år efter första registrering osv. Istället basera fordonskraven enbart på vilken Euro klass som fordonet tillhör. Detta för att förtydliga och förenkla vilka villkor som gäller för respektive fordon.

2.1 Miljözonklass 1

I miljözonklass 1 berörs tunga lastbilar och bussar. Enligt Trafikförordningen 4 kap. 22 § får tunga bussar och lastbilar endast trafikera miljözonklass 1 om de är utrustade med minst Euro V eller VI motor. Om fordonet har en Euro V motor får de trafikera området t.o.m. utgången av 2020. Fordon med Euro VI motor får trafikera miljözonklass 1 framöver. EG-mobilkran får föras i miljözonklass 1.

En förändring fr.o.m. 1 januari 2020 i 4 kap. 23§ 4 p. Trafikförordningen är att undantaget för fordon att färdas med etanol och gas drift i miljözonklass 1 tas bort och fr.o.m. 2025 kommer dessa fordon behöva vara klassade enligt Euro VI.

²⁶ Trafikförordning (1998:1276)

2.2 Miljözonklass 2

I miljözonklass 2 får personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar föras endast om de uppfyller kraven enligt TrF (Trafikförordningen) 4 kap. 22 b §.

För att få köra i miljözonklass 2 måste fordon med såväl bensinmotor som dieselmotor tillhöra utsläppsklass Euro V eller Euro VI. Från och med den 1 juli 2022 skärps kraven för lätta fordon med dieselmotor som omfattas av miljözon klass 2, då ska dieselfordonen uppfylla kraven för Euro VI för att få köra i miljözonklass 2.²⁷

I lagtexten nämns gnisttänd förbränningsmotor (kan läsas som bensindrivet fordon) och kompressionstænd motor (kan läsas som dieseldrivet fordon).

Elhybrid²⁸ och laddhybrid²⁹ fordon med förbränningsmotorer måste vara utsläppsklassade enligt de krav som ställs för fordon att framföras i miljözon klass 2. Transportstyrelsens uppfattning är att de flesta elhybrid och laddhybrid bilar som brukas uppfyller Euro V och Euro VI motorkrav.

Fordon med bättre miljöprestanda än ovan får också föras i miljözonklass 2.

Mobila maskiner (t.ex. motorredskap.) ingår inte i miljözonklass 2. Motiveringen till undantaget för mobila maskiner är enligt Transportstyrelsens utredning att uppgifter kring utsläppsklassning på mobila maskiner är svåråtkomliga samt att vissa av fordonen inte förekommer i vägtrafikregistret. Mopedklass I och II samt motorcyklar ingår inte i Miljözonklass 2, dessa fordon saknar utsläppsklassning i vägtrafikregistret, för fordon tillverkade fram till 2015. Vilket i praktiken skulle innebära att dessa fordon förbjuds i miljözonklass 2 om de skulle inkluderas.³⁰

²⁷ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/>

²⁸ Elhybrid, om bilen för sin framdrivning hämtar energi från två källor som är placerade i bilen och där den ena källan är lagrad energi i form av ett förbrukningsbart bränsle och den andra källan är ett batteri, en kondensator, ett svänghjul, en generator eller annan anordning för lagring av elektrisk energi Avgasreningslag (2011:318) 32§

²⁹ Fordonet hämtar energi från två källor som är placerade i bilen och där den ena källan är lagrad energi i form av ett förbrukningsbart bränsle och den andra källan är ett batteri, en kondensator, ett svänghjul, en generator eller annan anordning för lagring av elektrisk energi, samt har möjlighet till extern laddning med elektrisk energi. Avgasreningslag (2011:318) 32§

³⁰ Miljözoner för lätta fordon TSV 2015-4545

Miljözonklass 1 och 2 kan samexistera inom samma område.³¹

Det kan vara så att en gata med miljözonklass 2 ligger inom ett område för miljözonklass 1. Eftersom Miljözonklass 1 endast gäller tunga fordon och miljözonklass 2 endast lätta fordon, finns ingen motsättning mellan de två miljözonklasserna.

2.3 Miljözonklass 3

Tunga och lätta fordon har olika villkor för att färdas i miljözonklass 3. Orsaken är att det i dagsläget inte finns tillräckligt med tunga lastbilar som uppfyller kraven som ställs på lätta fordon i miljözonklass 3.

I miljözonklass 3 ställs högst utsläppskrav. Där får endast elfordon, bränslecellsfordon³² och gasfordon köra, lätta som tunga fordon med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro VI. Tungas fordon får även vara en laddhybrid om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro VI³³.

Transportstyrelsens utredning kring nya miljözoner hade som uppgift att premiera emissionsfria och tysta fordon i miljözonklass 3. Transportstyrelsen antar att miljöklass 3 kommer att användas inom ett mindre område centralt i städer, där hastigheten inte kommer att överstiga 50 km/h.

Enligt TrF 4 kap. 24 a § ska handlingar medföras i fordonet som visar vilka utsläppskrav som fordonet uppfyllde vid typgodkännande, registrering eller ibruktagande. Kan uppgifterna utläsas från vägtrafikregistret eller om fordonet omfattas av undantag enligt TrF 11 kap. 4§ eller 13 kap. 3§ 13 behöver inte dokumentation medföras, angående handlingar som påvisar fordonets emissionsprestanda. Vaghållningsarbete, bärgning eller liknande arbete är undantagna miljözon enligt 12 kap. 1§ pkt 6 i TrF, men det är inte undantagna kravet på dokumentation om inte uppgifterna kan utläsas från vägtrafikregistret.

Om fordonet erhållit en dispens från en lokaltrafikföreskrift mot miljözon, krävs att dispenshandlingen medtas i fordonet för att undantaget ska vara giltigt, enligt dispens villkor från Stockholms stad.

³¹ Intervju med Kristoffer Elo Transportstyrelsen

³² Drivs med vätgas som tillsammans med syre bildar elektricitet som lagras i ett batteri.

³³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/>

Ett eldrivet fordon med s.k. räckviddsförlängare klassas som en laddhybrid, även om dess primära energikälla är en elmotor.

Om bränsletanken är mindre än att den rymmer upp till 3 liter bränsle på ett fordon som har elmotor som primär energi källa för framdrivning av fordonet skall dessa fordon i framtiden kunna räknas som helt eldrivna.

En möjlighet att tillåta elfordon med räckviddsförlängare i t.ex. miljözonklass 3 vore att skriva in ett undantag för dessa fordon i en lokaltrafikföreskrift, om det anses förenligt med kommunens bemyndigande.

Miljözonklass 1 och Miljöklass 3 kan samexistera inom samma område. Miljözonklass 3 gäller före miljözonklass 1 om de båda föreskrifterna möts inom samma område³⁴

2.4 Fordon som är undantagna miljözons föreskrifter

I TrF 11 kap. 4 § nämns de fordon som undantas de nya föreskrifterna om miljözon. I och med de nya miljözonernas införande så har även undantagen för miljözon ändrats. I de nya undantagen så har bl.a. undantag för försvarsmakten, färdtjänst samt inskränkning för veteranfordon adderats.

Det finns redan idag undantag för fordon som utför viktiga samhällsfunktioner, dessa kommer även att gälla lätta fordon, fr.o.m. 1 januari 2020.

Punkterna 1-5 i 4§ 11kap TrF nedan är identiska med tidigare lagstiftning och hänvisar till viktiga samhällsfunktioner.

I punkten 6 behandlas veteranfordon. Veteranfordon får trafikera miljözonklass 1 och 2. Lagstiftaren anser att det är motiverat att tillåta dessa fordon att delta i parader, evenemang och andra arrangemang inom miljözonklasserna 1 och 2. Däremot får dessa fordon inte trafikera miljözonklass 3, motiveringen till detta är att miljözonklass 3 skall i högsta grad vara en emissionsfri och bullerfri zon.

Eftersom kriminalvården och säkerhetspolisen nyttjar lätta fordon för sin samhällsviktiga verksamhet har även de undantagits från miljözons bestämmelser.

³⁴ Intervju med Kristofer Elo transportstyrelsen

I punkten 8 har man prioriterat framkomligheten för försvarets olika verksamheter och bedömt att dess eventuella påverkan inom en framtida miljözon är ringa.

Fordon inom färdtjänsten nämns i punkten 9, och omfattas inte av miljözonsföreskrifterna. Färdtjänsten bidrar till samhällsnyttan. När ett färdtjänstfordon är färdigt att tas i bruk används det i ca 5år. Transportstyrelsen tror att den befintliga fordonsflottan för färdtjänst är utbytt 2025, då kan det eventuellt vara tid för utredning att omvärdera undantaget.

I punkten 10 står att de fordon som har passagerare eller förare som har ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade är undantagna.

Enligt punkten 11 nämns fordon som det lämnats bilstöd för från Försäkringskassan. Det är fordon som har specialanpassats med hjälp av anpassningsstöd, grundbidrag och anskaffningsbidrag mm.

TrF 11 kap. 4 § /Träder i kraft I:2020-01-01/ Trots 4 kap. 22 a-22 d §§ får följande fordon föras i miljözon:

1. Fordon som används i yrkesutövning av en polisman eller någon annan anställd tjänsteman vid Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen, tulltjänsteman, kustbevakningstjänsteman, läkare, sjuksköterska, barnmorska eller veterinär.
2. Fordon som används för transporter av sjuka personer till läkare eller sjukvårdsanstalt.
3. Fordon som används vid räddningstjänst.
4. Fordon som används i andra jämförbara trängande fall.
5. Utryckningsfordon i andra fall än som avses i 1-4.
6. Fordon som definieras som veteranfordon i 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Veteranfordon får dock inte föras i en miljözonklass 3.
7. Fordon som används av personal inom Kriminalvården vid transport av frihetsberövade personer eller vid brådskande yrkesutövning.
8. Fordon som tillhör eller brukas av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt eller Totalförsvarets forskningsinstitut.
9. Fordon som används vid särskilt anordnade transporter som avses i lagen (1997:736) om färdtjänst.
10. Fordon vars förare eller passagerare innehar ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt 13 kap. 8 § denna förordning.
11. Fordon för vilket det har lämnats bilstöd enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken. Förordning (2018:1562).

Enligt Trafikförordningen 12 kap. 1 § pkt 6 är väghållningsarbete, bärgning och liknande arbete undantagna miljözoners föreskrifter om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas.

Renhållningsfordon anses inte ingå i undantagen. Med renhållningsfordon i det här sammanhanget syftas, fordon för gatusopning eller liknande uppgifter.³⁵

3 Bemyndigande och Undantag

3.1 Bemyndigande

Enligt 10 kap. 3 § pkt 1 Trafikförordningen får kommunen meddela vilket område som ska utgöra miljözon.³⁶ I Trafikförordningens 10 kap. 1 § 3 pkt får ett *särskilt känsligt område*³⁷ inom tätbebyggt område meddelas som miljözon, genom en lokaltrafikföreskrift.

I 10 kap. 1 § definieras vad som kan inkluderas i en lokaltrafikföreskrift. Föreskriften kan innefatta viss väg, vägsträcka, samtliga vägar inom ett visst område eller en färdled i terräng.

En miljözon definieras som ett område i tätbebyggt område som är särskilt känslig för störningar. Miljöstörningar kan vara av komplex natur och omfatta buller, avgaser, vibrationer, skador på byggnadsmaterial m.m.

Transportstyrelsen nämner i sin utredning att det är upp till kommunerna att göra bedömningen om avgränsning av en miljözon. Definitionen av miljözonen är i sig en begränsning av ett miljözonsområde. I ett område med högst krav på emissionsfria fordon, kan inte området vara för stort att det påverkar oproportionerliga inskränkningar i den fria rörligheten av varor, i detta fall vissa fordon.³⁸

I förarbeten till nya miljözonklasser bedömer transportstyrelsen att en konsekvensutredning kommer att göras av kommunerna innan de nya miljözonklasserna införs³⁹.

³⁵ Miljözoner för lätta fordon TSV 2015-4545

³⁶ *Träder i kraft I:2020-01-01*

³⁷ Särskilt miljökänsligt område – Finns inte definierat i förarbeten eller lagtext utan kommer förmodligen att tolkas utefter domar.

³⁸ Miljözoner för lätta fordon TSV 2015-4545

³⁹ Miljözoner för lätta fordon TSV 2015-4545

3.2 Undantag

Enligt TrF 13 kap. 4 § 13 p. får en kommun medge undantag från miljözons föreskrifter, om undantaget gäller en kommun. Om undantaget gäller flera kommuner inom ett län så får Länsstyrelsen utfärda undantaget och om undantaget gäller mer än ett län så får Transportstyrelsen medge undantag från miljözonsreglerna. Det är en förändring av bemyndigandet för meddelande av undantag från miljözonsföreskriften, innan 1 juni 2019 är endast kommunerna behöriga att medge undantag från miljözons föreskrift. Den nya undantagsföreskriften börjar gälla from 1 juni 2019.

Undantag får utfärdas från en lokal trafik föreskrift enligt TrF 13 kap. 4 §, undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

Eftersom kommunen får utfärda undantag mot en lokaltrafikföreskrift, behöver man också utreda vad som är särskilda skäl för ett undantag från föreskriften.

Trafikförordningen reglerar de allmänna undantagen.

Kommunen har att ta ställning till vilka som kvalificerar sig för undantag från den lokala trafikföreskriften. Det kan röra sig om bl.a. om boende inom miljözonen med eller utan p-plats, transport till och från fastighet etc.

Ytterligare frågeställning är om kommunen ska tillämpa någon form av övergångsbestämmelser, med ett tydligt fastställt slutdatum.

3.3 Utmärkning

Enligt TrF 10 kap. 13a § behöver inte ett visst område som meddelats som miljözonklass 1 märkas ut, miljözonklass 2 och 3 ska märkas ut.⁴⁰

Miljözonmärket är ett anvisningsmärke (E31 och E32). Anvisningsmärken upplyser trafikanterna om vilka förhållanden som råder för en viss plats, väg eller vägsträcka. Ett anvisningsmärke gäller från den plats som märket satts upp fram till den plats där slutmärke har satts upp.⁴¹

⁴⁰ Träder i kraft I:2020-01-01

⁴¹ Vägmärkesförordning (2007:90) 1kap 11§

Eftersom miljözon kan vara ett större område och innefatta fler än en gata, har man valt att utforma vägmärket som ett anvisningsmärke.

En miljözon kan avslutas både med E32 slut på miljözon eller märke E6 slut på tätbebyggt område, eftersom miljözon måste ingå i ett tätbebyggt område.



Ovan, anvisningsmärke E31 miljözon.



Ovan, anvisningsmärke E32 slut på miljözon.

4 Sammanfattning

Eftersom de nya miljözonerna delvis innefattar nya föreskrifter så är inte alla begrepp definierade, utan i vissa fall krävs att praxis utformas. Transportstyrelsens utredning avvaktar utformning av praxis kring begreppet av ett särskilt känsligt område.

I en del av de undantag som utformats i Trafikförordningen, har Transportstyrelsens utredning hänvisat till att vissa fordonsslag t.ex. mopeder, motorcyklar och motorredskap inte kommit lika långt i sin utsläppsklassning som personbilar och därav inte är möjliga att villkora dessa i fordon i en miljözon. När undantagna fordon kommer ikapp personbilar med utsläppsklassning av motorer kan det förväntas att även dessa kommer att ingå i en framtida miljözonsföreskrift.

För vissa fordon kommer säkerligen Trafikförordningen med ett förtydligande kring fordonsklassning, likt el-fordon med räckviddsförlängare.

I miljözonklass 3 har tunga och lätta fordon olika villkor för att färdas. Motiveringen är att tekniken för tunga fordonsmotorer inte finns i dagsläget för att uppnå villkoren för miljöklass 3. I och med att tekniken för tunga fordons elmotorer går framåt, kan det vara en möjlighet att villkoren för miljözonklass 3 kommer att vara likadan för både tunga och lätta fordon inom några år.

Transportstyrelsens uppdrag för miljözonklass 3 är att den zonen skall vara emissionsfri och bullerfri, vilket gör det troligt att lagstiftaren kommer att sträva till det målet.

Kommunerna har rätt att både meddela föreskrifter om miljözon och undantag om miljözonsföreskriften. I samband med att en kommun meddelar en föreskrift kring miljözon, bör man också ta ställning till vilka som bör undantas föreskriften.

Vilka fordon anses ha särskilda skäl för att erhålla ett undantag från föreskriften. Ett särskilt skäl kan t.ex. vara att fordonet har en parkeringsplats innanför miljözonen. I samband med utredning av särskilda skäl bör kommunen också ta ställning till om vissa undantag ska gälla under en omställningsperiod t.ex. ett år.

Det finns en mängd undantag i Trafikförordningen, bl.a. föreskrifter angående gågata i TrF 8 kap. 1§. När kommunen bygger upp ett regelverk för undantag från miljözon kan man snegla på undantag likt de för gågata,

”På en gågata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa den. Sådana fordon får dock föras på gågator om det behövs

för;

1. varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan,
2. transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan,” osv.

Kommunerna bör även identifiera de enskilda vägar som eventuellt omfattas geografiskt i en miljözon och vidare utreda vem som är bemyndigad att meddela lokaltrafikföreskrift kring miljözon på dessa vägar. Enskilda vägar kan förekomma inom ett område som är miljözons klassad. Frågan som kommunen får ställa sig är om dessa gator kan ingå i en miljözon.

Enligt TrF 10 kap. 10§ är det ägaren av vägen som ska avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum.

Kommunen bör även fastställa vad en konsekvensutredning bör innehålla och dess omfattning, innan miljözon meddelas. En konsekvensutredning torde stå i proportion till de inskränkningar som avses.

Det är av största vikt att informera medborgarna om villkoren i de olika miljöklasserna innan man inför dessa. Det kan finnas missförstånd kring vilka fordon som får trafikera de olika miljözonklasserna. Kommunerna behöver också ha en tydlighet kring vilken miljözonklass och var man har för avsikt att införa föreskriften.

Vikten av god kommunikation kan inte nog betonas både för förståelse och regelefterlevnad av föreskrifterna.

Slut

Bilaga 4 Kommunikationsplan

Bakgrund

I stadens budget för 2019 anges att stadsledningskontoret ska leda arbetet med att utreda miljözoner och inom ramen för detta förbereda ett beslut om införande av miljözon klass 2 på Hornsgatan från 15 januari 2020.

Stadsledningskontoret ansvarar för att ett beslut togs upp i kommunstyrelsen där beslut fattades den 2 september 2019 om att miljözonen införs. Trafikkontoret ansvarar för det praktiska genomförandet av miljözonen.

Om projektet och projektorganisationen

Projektet arbetar med trafikkontorets ansvarsområde inom budgetuppdraget för införande av miljözon på Hornsgatan 15 januari 2020.

Beställare

Fredrik Alfredsson, tf. förvaltningschef, trafikkontoret

Styrgrupp

Gunilla Glantz förvaltningschef, trafikkontoret

Fredrik Alfredsson, tillstånd, trafikkontoret

Cecilia Wallenius, tillstånd, trafikkontoret

Elisabet Munters, kommunikation, trafikkontoret

Mattias Lundberg, trafikplanering, trafikkontoret

Philip Hall, stab, trafikkontoret

Malin Täftefur, miljöförvaltningen

Cecilia Mårtensson, stadsledningskontoret

Projektledare

Andreas Säfström, tillstånd, trafikkontoret

Projektdeltagare

Rickard Cademan, trafikplanering, trafikkontoret

Emma Gullberg, utredare, trafikreglering

Solveig Edlund, kommunikation, trafikkontoret

Projektet kommer att stöttas av

Josefine Mittermaier, trafikplanering, trafikkontoret

Erik Söderberg, kommunikation/press & media, trafikkontoret

SLB-analys

Mål

Syftet med kommunikationsplanen är att informera alla berörda om införandet av miljözon på Hornsgatan. Införandet är ett uppdrag i stadens budget.

Målgrupp/målgrupper

Boende i Stockholm med fokus på boende och arbetande i området.

Bilister främst i Stockholm och med fokus på de som kör på Södermalm.

Företag, verksamheter

Fastighetsägare

Press och media

Bussbolag

SL

Taxibolag

Transportbolag

Intresseorganisationer

Branschorganisation för bilhandlare

Budskap

- Stockholms stad inför miljözon på Hornsgatan, Stockholm med start den 15 januari 2020.
- Miljözonen införs för att förbättra luftkvaliteten på Hornsgatan och närliggande gator. Genom att förbjuda vissa typer av fordon inom miljözonen minskar kvävedioxidhalterna i luften.
- Miljözonen på Hornsgatan är en så kallad miljözon klass 2, där det ställs krav på äldre personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar.

Fakta

- Begränsningarna börjar gälla när miljözonen införs den 15 januari 2020, då tillåts inte diesel- och bensinbilar som inte uppfyller kravställningen för utsläppsklass Euro 5.
- Bilar registrerade från och med 1 september 2011 tillhör utsläppsklass Euro 5. Bilar registrerade från och med 1 september 2015 tillhör utsläppsklass Euro 6.
- Nyare dieselbilmodeller som tillhör utsläppsklass Euro 6 berörs inte av miljözonen på Hornsgatan 2020 och berörs inte heller av det skärpta kravet för fordon med dieselmotor år 2022.
- Även om ditt fordon är registrerat före 2011 eller 2015 kan det i vissa fall vara Euroklassat så att det får köra i miljözonen. Du kan knappa in ditt registreringsnummer på transportstyrelsens hemsida och under teknisk data- motor och miljö hitta uppgift om vilken euroklass din bil tillhör.
<https://fu-regnr.transportstyrelsen.se/extweb>
- Den 1 juli 2022 förstärks kraven för miljözonen. Då ska dieseldrivna personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar uppfylla utsläppskraven för klassen Euro 6.
- Området som omfattas är Hornsgatan i västlig riktning mellan nedfarten till Söderleden fram till Lignagatan. I östlig riktning från Långholmsgatan fram till Bellmansgatan. Se karta.

Transportstyrelsens skrivning om miljözon klass 2:

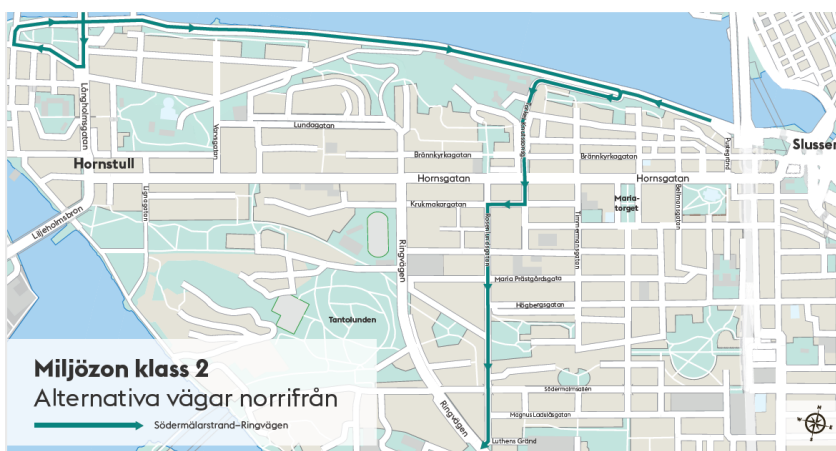
- I miljözon klass 2 ställs krav på personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. För att få köra i miljözon klass 2 måste fordon med såväl bensinmotor som dieselmotor tillhöra utsläppsklass Euro V eller Euro VI. Från och med den 1 juli 2022 skärps kraven för bilar med dieselmotor. Från den tidpunkten ska dieslbilar uppfylla kraven för Euro VI för att få köra i miljözon klass 2.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/>



Alternativa vägar

Se karta





Kanaler

- **Pressmeddelande + intervjuer**

Trafikkontoret skickar pressmeddelande före införande av miljözonen.

Intervjuer om politiskt beslut om miljözonen görs med roteln. Frågor om införande och fakta om miljözonen görs med pressansvarig eller sakkunniga både på trafikkontoret och miljöförvaltningen, samt med enhetschef och sakkunniga på SLB-analys.

- **Webb, trafik.stockholm/miljozoner**

Saklig information om miljözonen på Hornsgatan. Information vad som gäller angående Euroklasser om vilka fordon som är undantagna med mera.

- **Tidningsannonser i lokalpress**

Annonsering sker i november, december 2019 samt januari 2020 i lokalpress med räckvidd hela Stockholms län.

- **Stadsinformationstavlor**

Kampanj för miljözonen på stadsinformationstavlor både analogt och digitalt vecka 1-2 2020.

- **Radio**

Två olika versioner med radiospottar med syfte att nå främst bilister via Bauer Media, kanalpaket: Mix Megapol, NRJ, Rockklassiker, Svensk pop, Lugna favoriter, Vinyl FM.

- **Social media**
Stadens egen kanal Facebook i december och januari.
Instagram köpt annonsering – Insta storys vecka 1-3.
- **Servicecenter**
Direktkontakt med trafikkontoret via telefon för frågor från allmänheten. De som svarar på frågorna utbildas i ämnet.
Servicecenter behandlar och svarar på alla ärenden angående miljözonen som kommer in via synpunktsportalen. Servicecenter har hand om att svara på kommentarer om miljözonen på Facebook.
- **E-post till intresseorganisationer** som M Sverige (tidigare Motormännen,) Bilhandlarnas branschorganisation, Bussbolagen, PRH med flera. Intresseorganisationer som är listade av Transportstyrelsen som berörda branscher.
- **Brev till verksamheter, fastighetsägare och företag** runt Hornsgatan. Urval efter hur beroende man är av Hornsgatan som transportväg.
- **Intranät**
Alla anställda kommer att få information via intranätet om införandet av miljözon på Hornsgatan.
- **Medarbetardag**
Miljözonen kommuniceras till anställda på medarbetardag 4 december 2019.
- **Mailsignatur**
Miljözonen kommer att synas i trafikkontorets mailsignatur underkampanjperioden vecka 1-3 2020.

Skylltning

- **Hornsgatan och anslutande gator**
Se separat skyltplan
-

- **Ljusskyltar vid infart till Stockholm**

Mycket synliga stora skyltar vid stora infarterna till Stockholm.

När

Miljözon på Hornsgatan införs den 15 januari 2020. Ärendet behandlas i Trafiknämnden och beslut om införande togs i Kommunfullmäktige den 2 september 2019.

Kommunikationen genomförs i två delar; Kommunikation ”i god tid” med kommunikationsinsatser löpande under oktober – december 2019, samt i en kommunikationskampanj inför införandet av miljözonen den 15 januari 2020.

Budget

1 mnkr finns avsatt i TK:s budget för 2019 för kommunikation om miljözonen. Detta bör täcka all form av kommunikation, såsom information i olika media, skyltning och tidsskrivning. Projektnummer 7003109. Tidsskrivning för kommunikation läggs också på projektnummer 7003194.

Utvärdering

Projektet kommer att utvärdera effekterna av införandet av miljözonen. Utvärderingen görs av externt företag och kommer att kommuniceras i första hand internt med möjlighet att också kommunicera externt vid behov.

Aktivitetsplan

Aktivitet	Målgrupp	Status	Ansvarig	Tidplan
Extern kommunikation				

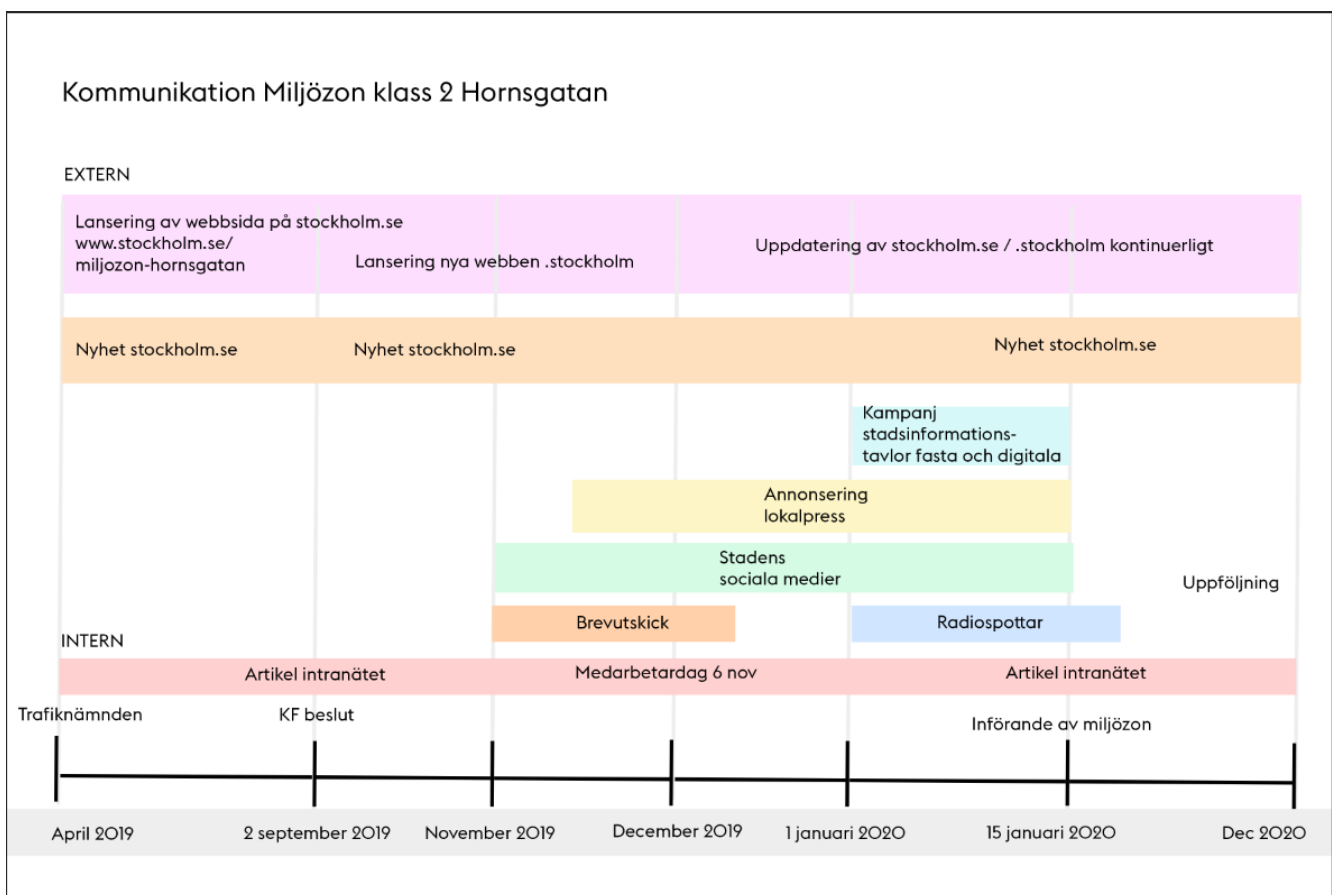
Nyhet på webb stockholm.se	Stockholmare	Efter KF beslut klart	Kommunikation / redaktion	Efter beslut i KF och inför införande 15 jan 2020
Webbsida trafik.stockholm/miljozoner	Alla målgrupper	Uppdateras kontinuerligt	Kommunikation / uppdateras via redaktionen	Lanserad 20 april, uppdateras kontinuerligt
Pressmeddelande inför införande	Media	Budskap + hänvisning till informationen på vår webb	Trafikkontoret pressansvarig	8 januari 2020
FAQ till media, roteln och Service center	Stockholmare och media	Uppdateras kontinuerligt	Kommunikation / pressansvarig	Inför trafiknämndens beslut Inför införande
Telefonkontakt via Service Center	Stockholmare och besökande i staden	klar	Service Center / Kontakt med Service Center projektledare och kommunikation	Start mars 2019 och kontinuerligt.
Synpunktportalen Service center	Stockholmare och besökande i staden	pågående	Service Center / Kontakt med Service Center projektledare och kommunikation	Kontinuerligt
Intervjuer i media	Media		Roteln, SLK, pressansvarig samt sakkunniga på trafikkontoret och miljöförvaltningen	Vid förfrågan
Annonser i lokalpress Mitt-i	Stockholmare		Kommunikation / pressansvarig	3 införanden, 19 nov och 10 dec 2019 och vecka 2 2020.
Stadsinformationstavlor – analoga och digitala	Boende och besökande i Stockholm	Utformning klar nov 2019	kommunikation	Vecka 1-2 2020
Radiospot /spottar	Främst bilister		Kommunikation med stöd av underleverantör: Kanalpaket Bauer Media: Mix megapol, NRJ, Rockklassiker, Svensk pop, Lugna favoriter, Vinyl FM.	Vecka 1-2 2020

Social media / Facebook Stockholms stads egen kanal	Alla berörda	Kommunikation med stöd av SLK & Service Center	Service Center utbildas för att ta hand om kommentarer	3 december 2019 och januari 2020.
Social media /Instagram Köpt utrymme	Alla berörda		kommunikation	Vecka 2-3 2020
Brev till boende, fastighetsägare, verksamheter / företag,	Boende, fastighetsägare och verksamheter i närområde runt Hornsgatan		kommunikation	29 oktober 2019
E-post till intresseorganisationer	Bilister i Sverige		kommunikation och projektledare	November 2019
Utvärdering kommunikationsinsatser			kommunikation	Efter att projektkommunikationen är genomförd 2020
<i>Övrig kommentar</i>				
<i>Roteln på plats på Hornsgatan förmiddagen den 15 januari</i>	<i>Media</i>	<i>Rotelns beslut</i>	<i>politiker</i>	<i>15 januari 2020</i>

Intern kommunikation				
Intranätet	Anställda på trafikkontoret		Kommunikation / redaktion	Efter KF-beslut 2 september 2019 och inför införandet 15 januari 2020
Medarbetarmöte	Anställda på trafikkontoret	Genomfört	Kommunikation / projektledare	4 december 2019

Skyltning				
Informationsskyltar i portalerna vid infarten till Hornsgatan preliminärt även i tunneln Söderleden	Bilister på väg mot området		Trafikkontoret	En vecka före införandet januari 2020

Skytning Hornsgatan	Bilister på Hornsgatan och boende i området			skyltar med huva sätts upp cirka 3 dagar innan och avhuvas natten mot den 15:e januari
Ljusskyltar vid infarter till Stockholm vid statlig väg	Bilister på väg mot området		Trafikverket och trafikkontorets projektledare	December 2019 och våren 2020
Visualisering av data på Hornsgatan – digital tavla med siffror från mätningar	Bilister på Hornsgatan och boende runt området		projektledare	Vid införandet



Bilaga 5 skyltplan



Sätt fundament på de platser där det ska monteras nya stolpar, detta kan göras redan nu.

Montera upp vägmärken E31 och E32 samt informationsskyltar den 12 och 13 januari och huva vägmärke E31 och E32. Avhugning sker natten mellan den 14 och 15 januari.

Vägvisningstavlor monteras så när som möjligt inför startdatum av miljözon 2 (15 januari 2020), ni vet bäst när det passar bäst att utföra montering av vägvisningstavlorna då det krävs samordning med kranbil och TMA-bil. Vägvisningstavlorna får dock inte monteras tidigare än 1 vecka före startdatum (15 januari) då dessa inte ska huvas. Desamma gäller infotavlorna vid Huddingevägen och Södertäljevägen.

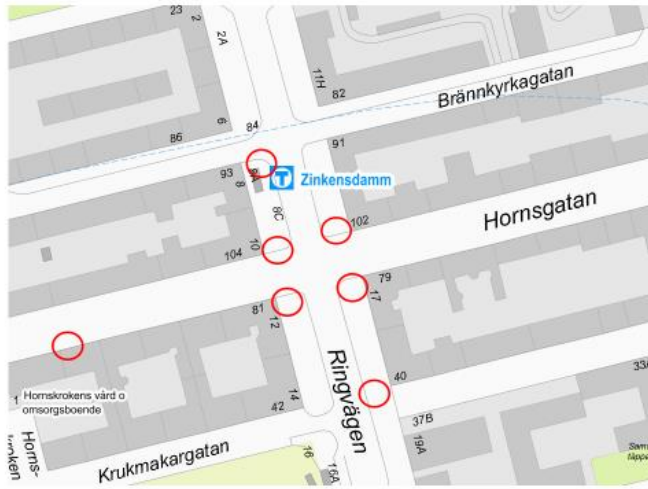
Se gärna över så att alla placeringar av vägmärken och infoskyltar är möjliga och återkom till mig vid problem.

Projektet för miljözonen kommer göra en översyn av vägmärken, infoskyltar och vägvisningsskyltar. Förbered er för eventuella korrigeringar natten mellan den 14 och 15 januari.









Hornsgatans södra sida väster om korsningen med Ringvägen



Montera tilläggstavla enligt skiss över körfältvisaren

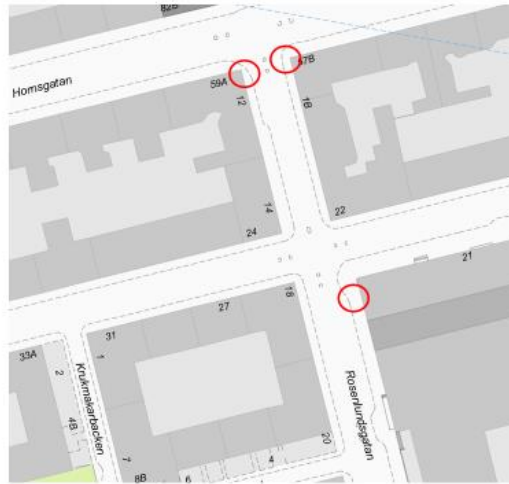




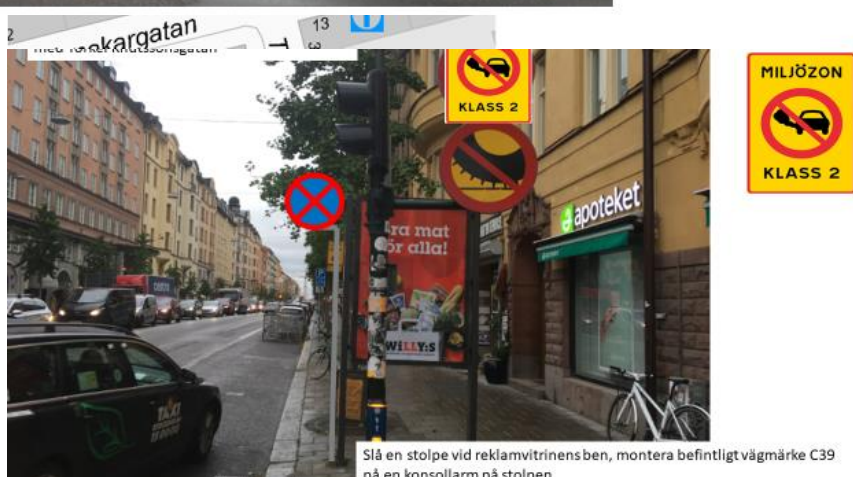
Demontera påbudsmärket samt tilläggstavlan. Montera upplyningsskylten ovanför vägmärke C39



Demontera betongsugga med stolpe, påbudsmärke och tilläggstavla.
Montera upplyningsskylt över vägvisningsskyltarna.

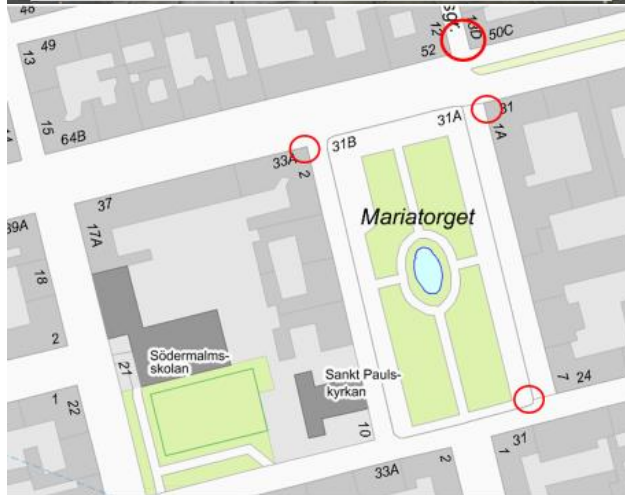




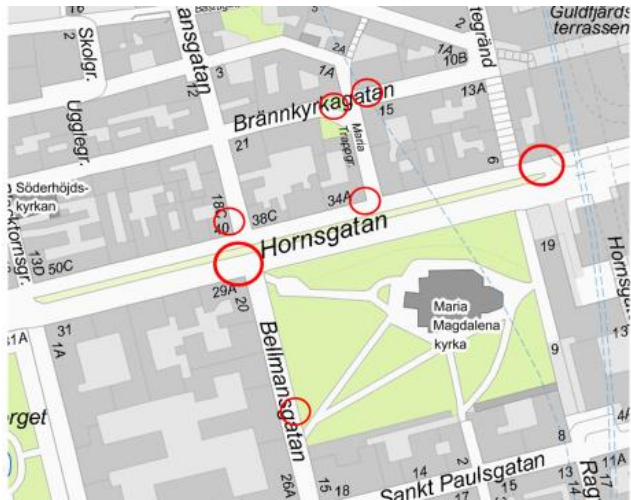












Bellmansgatan västrasida norr om korsningen med Hornsgatan



Maria Trappgränd norr om korsningen med Hornsgatan



Maria Trappgränd norr om korsningen med Hornsgatan







