



Stockholm 2023-06-19

Införande av miljözon 3 och dess påverkan på busstrafiken

Stockholms stad har fått i uppdrag att stegvis införa miljözon klass 3 i Gamla stan och ett område i City, med start 2024 och fullt införd 2026. Stockholms stad utreder för närvarande vilket geografiskt område som ska omfattas av regleringen och konsekvenserna av dess införande. Med anledning av detta vill Sveriges Bussföretag inkomma med denna skrivelse för att belysa de konsekvenser ett införande kan få för busstrafiken i Stockholm, och säkerställa att detta beaktas i konsekvensutredningen.

Vad innebär miljözon 3?

Utredningen kommer föreslå en plan för genomförande till trafiknämnden i slutet av 2023. Miljözon klass 3 är den klassning som ställer högst krav på vilka fordon som får färdas i zonen. De fordon som får färdas i miljözon klass 3 är

- lätta och tunga elfordon
- lätta och tunga bränslecellsfordon
- lätta och tunga gasfordon som uppfyller utsläppskraven för Euro 6
- tunga laddhybrider som uppfyller utsläppskraven för Euro 6.

Allmänna undantag

Följande grupper och fordon är undantagna från miljözonens regler enligt trafikförordningen:

- fordon som används i yrkesutövning av en polisman eller någon annan anställd tjänsteman vid Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen, tulltjänsteman, kustbevakningstjänsteman, läkare, sjuksköterska, barnmorska eller veterinär
- övrig räddningstjänst
- transport av sjuka personer till läkare eller sjukhus
- uttrykningsfordon





- fordon som används av personal inom Kriminalvården vid transport av frihetsberövade personer eller vid brådskande yrkesutövning
- fordon som tillhör eller brukas av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt eller Totalförsvarets forskningsinstitut
- fordon som används vid särskilt anordnade transporter så som färdtjänst
- fordon med förare eller passagerare som har ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade
- fordon för vilket det har lämnats bilstöd via Försäkringskassan.

Busstrafik i miljözon 3

Ser man till regelverket innebär det att bussar tillåts om de är elfordon, bränslecellsfordon, gasfordon som uppfyller utsläppskraven för Euro 6 eller laddhybrider som uppfyller utsläppskraven för Euro 6. Busstrafik, oavsett om det gäller turist-, beställnings- eller linjetrafik omfattas inte av något av de allmänna undantagen. Det innebär att bussföretagen helt omfattas av kraven på fordon i miljözonen.

När det gäller bussar måste en skillnad göras beroende på vilken typ av trafik som körs. För linjetrafiken gäller vissa förutsättningar, där framför allt de som kör upphandlad trafik kör linjer som är kortare och där beställaren tillhandahåller en infrastruktur i form av depåer som möjliggör laddning av till exempel elfordon. När det gäller turist- och beställningstrafik kör dessa fordon andra typer av sträckor, oftast betydligt längre, och företagen saknar egen infrastruktur för laddning i Stockholm. Stockholms stad saknar även infrastrukturen för att kunna ladda för denna typ av trafik.

Tillgängliga bussar på marknaden

Till skillnad från privatbilsmarknaden där elbilar sålts under en längre tid, och där marknaden uppnått en viss grad av mognad i form av utbud och laddinfrastruktur, är läget helt annorlunda för bussar som används för turist- och beställningstrafik. För stadsbussar som går i linjetrafik finns det en större marknad för elbussar, men dessa går i linjetrafik på linjer och med laddinfrastruktur som är anpassad för detta ändamål. För turist- och beställningstrafik finns det i princip inga fordon som säljs som uppfyller kraven för miljözon 3. Ser man till hur den befintliga fordonsflottan ser ut är det nästan inga fordon som uppfyller kraven.

EU-lagstiftning om koldioxidnormer för tunga fordon

EU-kommissionen har presenterat ett förslag om koldioxidnormer för tunga fordon¹, vilket innebär att bussar ska tas med i detta regelverk. Ser man till Scantias remissvar påpekas att:

”I och med revideringen av CO₂-standards föreslås även tunga bussar omfattas av lagstiftningen. Det föreslagna målet om en utsläppsminskning på 43 procent för långfärdsbussar (coaches) till 2030 är svårt att nå. Detta då detta transportslag behöver kompletterande utbyggnad av laddinfrastruktur på andra platser i förhållande till lastbilar och volymen för dessa fordon är dessutom endast cirka 5 % av lastbilsförsäljningen per år. Dessutom sätts basåret för CO₂-reduktion för långfärdsbussar till 2025. Det gör en minskning på hela 43% på fem år. Till detta

¹ Se <https://www.regeringen.se/remisser/2023/04/remiss-av-forslag-om-koldioxidnormer-for-tunga-fordon/>



ska läggas att det inte är möjligt att balansera reduktionskrav mellan buss och lastbil. Som en konsekvens av dessa krav, riskerar Europa att tappa möjligheten till långfärdsbusstransport, och då troligtvis till förmån för egen personbiltransport med negativa klimat – och miljöeffekter jämför med långfärdsbuss. Scania ser det som rimligt att stadsbussar föreslås vara nollutsläppsfordon 2030².

Det Scanias remissvar belyser är att krav på fordon som säljs framöver blir svåra att uppfylla för långfärdsbussar (som används i turist- och beställningstrafik). Denna föreslagna lagstiftning har en längre tidshorisont än miljözonen och är ändå inte i linje med det som tillverkarna bedömer rimligt utifrån nyförsäljning. Den befintliga fordonsflottan kommer självklart att släpa efter, då inköpta bussar av miljö- och ekonomiska skäl körs i trafik under en längre period. Fullt genomslag av EU-lagstiftningen kommer därmed först flera år efter att den är fullt implementerad.

Effekterna av miljözon 3 för busstrafiken

Sveriges Bussföretag har i juni 2023 utfört en enkätundersökning hos medlemsföretag som kör turist- och beställningstrafik som skulle påverkas av ett införande av en miljözon 3 i centrala Stockholm. Enkäten gick ut till samtliga medlemmar, men var utformad på sådant vis att endast de som bedriver trafik som påverkas av det aktuella förslaget ombads inkomma med svar. Totalt gick enkäten ut via mejl till 590 mottagare. Sveriges Bussföretag har dock endast 250 medlemmar, så många organisationer fick flera mejl. Svarsperioden var mellan den 26 maj och den 9 juni. Totalt inkom 88 svar.

I enkäten ställdes följande frågor:

1. Hur stora konsekvenser skulle ett införande av miljözon 3 i delar av centrala Stockholm (Gamla stan och ytterligare områden) få för din verksamhet? (0 – ingen påverkan, 10 – avgörande påverkan)
2. Hur många resor genomför uppskattningsvis ditt företag till centrala delarna av Stockholm per år (räkna in både beställningstrafik och linjetrafik, exempelvis till/ från Cityterminalen)?
3. Har ni något fordon i er bussflotta idag som uppfyller kraven för att köra beställningstrafik eller kommersiell linjetrafik (ej upphandlad SL-trafik) i miljözon 3?
4. Om ja, hur många?
5. Om ja, hur stor andel av flottan utgör dessa i procent?
6. Övriga kommentarer (fritextfält)

Fråga 1.

74 respondenter besvarade frågan. Av dessa svarade 45 företag 10, dvs. de instämde helt i att ett införande skulle ha en avgörande påverkan på deras verksamhet. Medelvärdet var på 8,8. 66 av 74 respondenter svarade mellan 8-10.

² Se <https://www.regeringen.se/contentassets/566f7725f7b842f78d00743468d8969c/scania.pdf>



Fråga 2.

81 respondenter inkom på frågan. Respondenterna uppgav totalt sett att det årligen genomförs 196 843 resor i det aktuella området.

Fråga 3.

88 respondenter besvarade frågan. Av dessa uppgav 3 att de hade fordon som uppfyllde kraven, och 85 svarade att de inte har något fordon som uppfyller kraven, dvs. ca 97 procent av de som svarade uppgav att de inte har några fordon som uppfyller kraven för att köra i miljözon 3.

Fråga 4.

Av de tre som svarade att de har fordon som uppfyller kraven uppgav dessa att de hade 1, 1 respektive 6 fordon.

Fråga 5.

Av de tre som svarade att de har fordon som uppfyller kraven uppgav dessa att de fordonen utgör 0,5, 10 respektive 19 procent av deras fordonsflotta. Av de 196 843 resor som totalt utförs av respondenterna utför dessa tre 545 resor tillsammans, dvs. 0,28 procent av resorna. Om dessa resor beräknas i förhållande till deras respektive kapacitet (andel fordon som uppfyller kraven) motsvarar detta 6,5 resor på årsbasis.

Fråga 6.

Frågan utgjordes av ett fritextfält, där respondenterna fick ge kommentarer till planerna på en miljözon. Följande kommentarer gavs:

- Detta är helt förödande för turistbusstrafik och grupperns möjligheter att besöka huvudstaden. inte bara vi svenska operatörer drabbas utan grupper från utlandet stängs ute från Stockholm. Vi har redan blivit av med avsläppningszoner samt parkeringsplatser. Vill Stockholm ha några bussgrupper alls? är vi så obetydliga i deras ögon! Kunskap skulle nog gå före löften som inte går att uppfylla!!! Ännu ett bevis på okunskap.
- Högre krav än Euro 6 är inte försvarbart ur en miljö-företagsekonomisk synvinkel.
- Det finns inga fordon som klarar både långväga trafik och kraven i miljözon 3.
- Finns inga sådana bussar. Vi får sluta köra till Stockholm.
- Inte att förglömma alla hotell i city som vi kör gäster till.
- Utifrån vad som erbjuds för fordon på marknaden är det alldeles för tidigt att ställa dessa krav.
- Förödande för hela bussbranschen.
- Vill de styrande döda vår bransch.???
- Får nog stanna hemma.



- Ett av de mest kontraproduktiva förslag som någonsin lagts för miljön.
- Finns inga lämpliga fordon att tillgå på marknaden vad vi känner till.
- Förödande konsekvenser med Miljözon 3... kommer inte kunna angöra Stockholm varken som turistbuss med turister för att ta del av kulturellt utbud likaså föreningslivet ser ut att komma i kläm.
- Om det här blir verklighet redan till 1/1-24 så ställer det till det rejält. Det krävs en betydligt längre startsträcka och förutsättningar för en så här stor förändring.
- Förödande för hela bussbranschen.
- Det är förödande för hela turism branschen, det kommer att få avsevärda konsekvenser på hur incoming reser ser ut i framtiden.
- Icke verklighetsförankrat förslag. Vi kör med HVO vilket reducerar koldioxiden med 90%. Det finns varken tillräckligt med elektricitet, laddplatser eller möjlighet att byta till eldrift med tunga bussar.
- Det tar död på turismen i Stockholm Gamla Stan blir en spökstad.
- Det är inte aktuellt för oss att köpa beställningsfordon enligt klass 3 ännu, de är inte tillräckligt pålitliga då vi har lite längre till Stockholm och dessa krav inte ställs i övriga landet., (ca 45 mil).
- Känns som de inte förstår konsekvenserna av detta beslut, vad gäller turistnäringen.
- Svårigheter för våra resor till teater,riksdan, m,m.
- Förödande för hela bussbranschen.
- Kommentarer överflödiga, vi har tyvärr de politiker vi förtjänar i Sverige, bananrepublik nästa.
- De få ev turer vi har till Sthlm skulle vi sluta köra.
- Blir ju väldigt svårt att utföra turisttrafik till Stockholm.
- Vi kör mycket grupper mm som går på teater o bor i city, med dessa föreskrifter antar jag att vi får sluta med dessa resor. Tröslöst.
- om detta införs blir det en katastrof även för oss små bussbolag!

Sammanfattning

Ser man till nuläget, med hur den befintliga fordonsflottan ser ut, och bedömningen av när långfärdsbussar som uppfyller kraven kan vara etablerade på marknaden, är det uppenbart att ett införande av miljözon 3 motsvarar ett totalt förbud mot turist- och beställningstrafik i vitala delar av Stockholms turist- och besöksnäring. Konsekvenserna av ett införande skulle därmed bli ett dråpslag mot Stockholm som turistdestination. Våra medlemmar har uppgivit att de genomför



nästan 200 000 resor årligen i det aktuella området, och det är endast 6,5 av dessa som skulle kunna genomföras med en miljözon 3. Det skulle därmed även vara kontraproduktivt ur miljösynvinkel, då det skulle försvåra kollektivt resande till Stockholm. När bussar inte kan angöra dessa turistmål, blir bussresorna klart mindre attraktiva och en ökad privatbilism kan förväntas som konsekvens. Sveriges Bussföretag står bakom ambitiösa klimatmål, men regler och dess införande måste stå i harmoni med hur den faktiska verkligheten ser ut. Ett införande av miljözon 3 för bussar kan inte ske förrän fordonsflottan medger det. Kommunen bör också beakta hur EU-lagstiftningen är utformad, och se till att dess egna regler är anpassade därefter. Sveriges Bussföretag ser fram emot en fortsatt dialog i frågan, där vi kan bistå med kunskap och information om hur våra medlemmar och deras resenärer kan komma att påverkas. Stockholm behöver mer, och inte mindre kollektiva resor och det förslag som utreds är inte gynnsamt om detta ska uppnås.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund
branschchef, vVD

Pär Åkerberg
ansvarig Sveriges Bussföretag avdelning Stockholm