



Stockholms Stad
Kommunstyrelsen
Rotel VIII
105 35 Stockholm

Remissvar – Införande av Miljözon klass 3 i området innanför Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen (Dnr KS 2023/1449)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av Kommunstyrelsens remiss enligt ovan per den 2023-12-21. Svenska Taxiförbundet är inte angiven som remissinstans men då Svenska Taxiförbundet representerar Taxinäringen i stort inte bara i Stockholm utan även i Sverige påverkas inte bara våra medlemmar utan Taxinäringen som helhet av detta förslag. För Stockholmsregionens del berörs i första hand Förbundets medlemmar Taxi Stockholm, Cabonline region Stockholm, Haninge och Nynäshamns Taxi AB, Kerstins taxi & buss AB, Södertälje Taxi AB samt Veve Sverige.

Svenska Taxiförbundet välkomnar Stadens beslut att låta oss inkomma med remissyttrande från Taxinäringen i stort och berörda medlemmar inom Stockholmsregionen, samt hoppas att Kommunstyrelsen även behandlar vårt remissvar på samma sätt som de som inkommer från angivna remissinstanser.

Förslaget om miljözon i Stockholms City

Svenska Taxiförbundet är positiv till åtgärder vilka förbättrar miljön, minskar beroendet av privatbilism samt leder till att våra transportpolitiska miljömål uppnås. Sålunda tillstyrker vi beslutet som sådant men menar att vissa förutsättningar först måste vara uppfyllda innan bestämmelserna kan börja tillämpas. Då dessa förutsättningar är rätt så omfattande, och i en del fall kräver att Regeringen inför förändringar eller tillägg i Trafikförordningens 11 kap 4 §, yrkar Svenska Taxiförbundet att tillämpning av beslutet om införandet av Miljözon 3 i det nu aktuella City-området träder i kraft först den 1/1 2027.

Taxi som en del av kollektivtrafiken

En förutsättning för införandet av miljözon 3 är att det finns en väl utbyggd kollektivtrafik som kan säkerställa god tillgänglighet. Om invånarna – inte bara de boende utan även besökare – kan nyttja en väl utbyggd kollektivtrafik lär acceptansen för dylika åtgärder som denna öka.

Kollektivtrafik är inte bara 'traditionell' kollektivtrafik som bussar och T-bana. Även taxi spelar – och kan spela – en viktig roll som utförare av persontransporter till/från större kollektivtrafikcentra och bör ses fullt ut som en viktig del av kollektivtrafiken. S.k. 'anropsstyrd taxi' eller 'passagerartransporter på begäran' blir mer och mer vanligt och inte minst i ett tätbebyggt område som City-kärnan utgör, med många smala gator och passager, är sådan kollektivtrafik

utförd med taxifordon ett alternativ för att kunna ta sig till/från t.ex. tunnelbanestationer eller större busshållplatser.

Att använda taxi som en del av kollektivtrafiken innebär inte bara att vi på allvar kan minska privatbilismen utan även frigöra gatumark som idag används för parkering. En grönare mer levande stad skulle då på allvar kunna förverkligas. Konsekvensanalysens bedömning att eldrivna bilpooler skulle öka i användning löser inte parkerings- eller ladd infrastrukturproblemet och bidrar heller inte till samma friare gatumiljö som om vi skulle välja att använda oss av 'anropsstyrd taxi' som ett komplement till den 'traditionella' kollektivtrafiken.

Förslagets inverkan på persontransporter med taxi

Svenska Taxiförbundet noterar att det i förslagets konsekvensanalys (sidan 31) anges att taxinäringens största utmaning utgörs av färdtjänsten, men att då dessa transporter undantas från bestämmelserna, "...den verksamheten inte [kommer att] ha några större utmaningar med införandet.

Det stämmer att färdtjänstresor undantas från fordonskraven i miljözon klass 3 men vill vi på allvar ha en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik – även på micronivå – inom zonen så behöver vi även använda oss av taxi som en del av kollektivtrafiken. Ett undantag för dessa persontransporter bör ligga i samhällets intresse och skulle mycket väl kunna rymmas inom ramen för ett generellt undantag för kollektivtrafik på väg där Taxi har en stor och viktig roll som komplement till den traditionella kollektivtrafiken med buss.

En ytterligare aspekt som bör tas hänsyn till, och som spelar stor roll för taxis möjlighet att komplettera traditionell kollektivtrafik i detta område, är som vi även tar upp nedan att långt ifrån hela fordonsflottan hunnit övergå till fossilfritt per den 1/1 2025. Detta gör både trafikdirigering samt möjlighet att optimera taxiresurser svårare vilket i förlängningen drabbar resenärerna. Det finns en undantagsmöjlighet i Trafikförordningen som medger att bussar över 3,5 ton vilka drivs som laddhybrider får trafikera zonen. Om dessa fordon pga. sin storlek inte kan trafikera smalare gator är ett realistiskt alternativ taxifordonen som klarar av trafikmiljön i zonen. Då krävs att dessa får trafikera zonen på samma villkor som övrig kollektivtrafik på väg.

Svenska Taxiförbundet noterar att Staden i konsekvensanalysen uppmärksammar problemet med att lätta lastbilar vilka överstiger 3,5 ton pga. eldrift kräver C-körkort (sidan 29) men att Regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att se över nuvarande regler för att tillåta lätta lastbilar att föras med B-körkort förmodligen väntas bidra till att öka andelen lätta lastbilar som klarar miljözon klass 3 i Stockholm. Något motsvarande uppdrag finns dock ej vad gäller specialfordon för persontransporter, som rullstolstaxi, där en ändring i EU:s Körkortsdirektiv är en förutsättning för tillverkarna att producera dessa med eldrift.

För att kunna utföra persontransporter med specialfordon som t.ex. rullstolstaxi bör tillämpningen av bestämmelserna skjutas fram till dess att dessa fordon finns tillgängliga på marknaden, något som kräver en ändring av nuvarande bestämmelser i EU:s Körkortsdirektiv. En revidering pågår av Direktivet där det skall bli möjligt att köra dessa fordon med B-körkort och Taxiförarlegitimation även om fordonsvikten pga. elbatteriernas höga vikt överstiger 3,5 ton, under förutsättning att denna övervikt enbart beror batterivikten.

Innan nuvarande bestämmelser har ändrats så att specialfordon vilka pga. elbatteriernas höga vikt överskrider 3,5 ton ändå fortsatt skall kunna köras med B-körkort sker ingen tillverkning av eldrivna specialfordon som rullstolstaxi. Dessa fordon skulle med nuvarande undantag i Trafikförordningen ändå kunna utföra sjuk- eller färdtjänsttransporter men t.ex. omsorgsresor vilka anordnas i enlighet med lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (1993:377), LSS, omfattas inte av undantagen i Trafikförordningens 11 kap 4 § och skulle inte kunna vara möjliga att utföra längre med nuvarande fordonstyper. Just vad gäller omsorgsresor under LSS är det extra viktigt med ett generellt undantag. Dessa för individen livsnödvändiga resor måste få kunna utföras även om de inte faller in under Färdtjänstlagen och även om fordonet inte uppfyller kraven för miljözon 3.

För att dessa resor skall kunna utföras bör tillämpningen skjutas upp till dess att reglerna i EU:s Körkortsdirektiv ändrats och produktionen av fordonen satts i gång. Först då är det realistiskt med ett krav på eldrivna specialfordon.

Undantagsmöjligheter

Om vi på allvar vill kunna förbättra miljön samtidigt som vi minskar privatbilismen och ökar kollektivtrafikens attraktionskraft, måste vi vidta åtgärder för att yrkesmässiga persontransporter – som taxi – kan utföras även efter att miljözon 3 införts. Det kan antingen ske genom att individuella dispenser utfärdas för aktuella taxifordon eller, vilket är mer att rekommendera, att en dialog förs med Regeringen och – om så krävs – även med EU-kommissionen för att införa ett nytt undantag i Trafikförordningens 11 kap 4 § så att dylika transporter kan tillåtas med utfärdande av generell dispens. Inte minst viktigt är en sådan generell dispens med tanke på de tillämpningsproblem som annars skulle uppstå om ett fordon som utför en laglig färdtjänstresa in i miljözonen efter avslutad resa inte lagligt kan lämna denna zon utan att medföra en ny färdtjänstpassagerare ut ur den,

På sidan 18(39) i konsekvensanalysen skrivs att City-kärnan idag trafikeras av ca 800 taxibilar per dag varav 16% anges klara kraven för miljözon 3. Om vi vill både minska privatbilismen och öka attraktionskraften för – i detta fall – Citynära kompletterande kollektivtrafik med anropsstyrd taxi lär förmodligen antalet taxibilar som trafikerar City-kärnan öka.

Det är långt ifrån säkert att ens merparten av dessa klarar miljökraven för City-kärnan 31/12 2024 och även om taxinäringen är på mycket god väg, med strategiska beslut hos flera stora aktörer om att bara tillåta att fossilfria fordon köps in, bör hänsyn tas till att taxibilar används i minst tre år och taxiföretagen måste kunna använda kvarvarande fossildrivna fordon under återstående del av den ekonomiska livslängden.

Skulle denna ekonomiska livslängd pga. ett alltför tidigt införande av miljözonen tvinga taxiåkerierna att i förtid skriva av befintliga fordon och investera stora belopp, förmodligen i storleksordningen flera miljoner, i fossilfria fordon skulle detta innebära påfrestningar för en bransch med i många fall obefintliga marginaler som åkerierna helt enkelt inte kan klara av. Det är helt enkelt inte ekonomiskt möjligt att på så kort tid uppfylla kraven för miljözon 3 vilket skulle medföra negativa konsekvenser för innevånarnas tillgänglighet till samhällsviktiga funktioner om de införs innan branschen har möjlighet att efterleva kraven.

Miljözonens avgränsning

Även om Svenska Taxiförbundet är positiv till förslaget som sådant har vi invändningar mot dess geografiska sträckning i vissa avseenden. Främst begränsningen gällande Klaratunneln där Staden i sin konsekvensanalys (sidorna 26, 27) bedömer att köerna i City och på Centralbron/Klarastrandsleden i rusningstrafik kommer öka. Att enbart flytta trafiken på detta sätt och skapa mer köer, med mer stillastående fordon, ger oss inte en bättre livskvalitet inom City-kärnan där dessa fordon ej längre får köra.

Att avgränsa miljözonen så att Klaratunneln i norrgående riktning blir omöjlig att använda för t.ex. laddhybrider skapar mer problem än det löser. Speciellt ställer vi oss frågande till hur polisen kan kontrollera att fordon inte kör in i Klaratunneln för att fortsätta på Sveavägen i norrgående riktning.

För att öka acceptansen för bestämmelserna, och öka sannolikheten för att de efterlevs, bör sträckningen ändras så att det blir möjligt att använda sig av Klaratunneln även i norrgående riktning. Sker så ej riskerar vi att nettoutsläppen av koldioxid ökar i Stockholms innerstad då fordon i kö släpper ut mer avgaser, vilka sprider sig med vinden i hela innerstaden, och då även till miljözonen.

Övervakning av regelefterlevnad

I sammanhanget önskar även Svenska Taxiförbundet betona att polisens tillsynsförmåga och kapacitet säkerställts innan miljözon 3 införs i det aktuella området. Ett förbud som saknar verkan om det inte regelbundet kontrolleras av polis riskerar att bli urvattnat och urholka medborgarnas förtroende för inte bara denna åtgärd utan även ytterligare åtgärder. Genom att införa miljözon 3 blir företagare tvungna att investera i nya fordon. Om inte det kontrolleras och säkerställs att enbart fordon som uppfyller kraven trafikerar området riskerar företagare som investerat miljonbelopp i nya fordon allvarliga konkurrensnackdelar gentemot andra företagare vilka inte investerat i dessa fordon och utan någon nämnvärd påföljd ändå fortsätter att trafikera området.

Svenska Taxiförbundet noterar att Trafikkontoret ser positivt på Transportstyrelsens förslag om att kommunerna skall medges möjlighet att övervaka miljözoner via parkeringsövervakning (sidorna 33 och 34 i konsekvensanalysen). Staden har dock, så vitt vi kan se, inga planer på att föregå ett nationellt beslut om detta utan inväntar ett sådant

Svenska Taxiförbundet menar att ett sådant nationellt beslut är fel väg att gå då parkeringsvakter saknar polisiära befogenheter och inte kan utfärda ordningsböter. Det är att föredra att ge polisen mer resurser till övervakning än att ändra lagstiftningen för att dessa parkeringsvakter skall ges dessa befogenheter vilket om inte annat ställer frågan om rättssäkerhet och hur domstolarna set på ordningsböter utfärdade av parkeringsvakter.

Ett införande utan att polisens förmåga att säkerställa regelefterlevnaden riskerar således att införandet blir kontraproduktivt

Sammanfattning

Även om det är positivt för miljön att införa dessa bestämmelser bör tillämpningen av dessa skjutas fram till dess att branschen skaffat tillräckligt med eldrivna fordon för att säkerställa innevånarna en god tillgänglighet till samhällets funktioner. Taxinäringen är på god väg men det är inte realistiskt att med så kort leddid klara av detta.

Det är även viktigt att en väl utbyggd ladd-infrastruktur först finns på plats, samt att polisen har de resurser och medel de behöver och som krävs för att kontroll av regelefterlevnaden verkligen fungerar. Undantagsmöjligheter bör kunna ges inte bara till färdtjänstresor utan till alla samhällsbetalda resor som omsorgsresor under LSS, skolskjuts samt anropstyrda persontransporter på begäran, vilka kan ersätta samt komplettera traditionella större kollektivtrafikfordon som bussar och erbjuda kollektivtrafik på 'micro-nivå'.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Natalee Ågren
Verksamhetschef



Lennart Kalderén
Förbundsstyrelsens ordförande