

PM Rotel I+VII (Dnr KS 2018/535)

Inriktning för Stockholms stads utredning av miljözoner för lätta fordon och inrättande av politisk referensgrupp

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. En politisk referensgrupp för utredning av miljözoner för lätta fordon inrättas under kommunstyrelsen. Referensgruppen leds av trafikborgarrådet och består av en representant från varje parti i kommunstyrelsen.
2. Inriktning för Stockholms stads utredning av miljözoner för lätta fordon, i enlighet med denna promemoria, godkänns.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Regeringen gav den 23 mars 2018 besked om hur de nya bestämmelserna om miljözoner kommer att utformas. Miljözoner utvidgas till att även gälla personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Regeringen kommer att ge kommuner möjlighet att införa tre olika miljözoner från den 1 januari 2020.

Ett stort antal frågor behöver enligt stadsledningskontoret utredas innan ett ställningstagande kan göras gällande införande av miljözoner för lätta fordon i Stockholm. Av kommunfullmäktiges budget framgår att kommunstyrelsen ska leda stadens arbete med miljözoner för lätta fordon. Trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden ska delta i arbetet. Stadsledningskontoret konstaterar att ett utredningsarbete nu kan påbörjas och föreslår inom ramen för detta att en politisk referensgrupp tillsätts inom staden med representanter från samtliga partier i kommunstyrelsen.

Beredning

Ärendet har beretts av Stadsledningskontoret

Våra synpunkter

Det är välkommet att Stockholm och andra kommuner nu får ytterligare ett verktyg för att agera mot hälsofarliga utsläpp och dålig luftkvalitet. Samtliga partier i kommunstyrelsen har tydligt välkomnat att kommuner ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon. För att utreda konsekvenserna av införande av miljözoner för lätta fordon i Stockholm och med sikte på att nå en bred enighet om hur staden ska använda de möjligheter som denna förordning möjliggör tillsätter vi en politisk

referensgrupp. Det är viktigt att människor och företag får veta långsiktiga förutsättningar och får tid att ställa om till miljövänlig teknik eller förändrade resvanor. Vi kommer därför samla representanter från alla partier i kommunstyrelsen i en referensgrupp med målet att vi med bred enighet kan enas kring hur vi ska använda detta verktyg i Stockholm.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. En politisk referensgrupp för utredning av miljözoner för lätta fordon inrättas under kommunstyrelsen. Referensgruppen leds av trafikborgarrådet och består av en representant från varje parti i kommunstyrelsen.
2. Inriktning för Stockholms stads utredning av miljözoner för lätta fordon, i enlighet med denna promemoria, godkänns.

Stockholm den 28 mars 2018

KARIN WANNGÅRD

DANIEL HELLDÉN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vårt mål är att luften ska vara ren var man än bor i Stockholm. Idag varierar problemen med luftföroreningar kraftigt på stadens gator. Därför är det viktigt och bra att Stockholm nu får ytterligare ett verktyg för att bekämpa hälsofarlig luft. Det återstår mycket jobb med att analysera var i staden miljözoner kan behövas och hur de kan införas på ett sätt som gör det enkelt för människor att göra rätt. Tyvärr har den socialdemokratiskt ledda majoritetens otydlighet om vilka konsekvenser förslaget om miljözoner får för bilisterna i Stockholm skapat oro. En oro som varken gagnar miljön eller bilister som vill planera för framtiden, göra miljömässiga val och få tydliga besked. Motstridiga besked har varvats med tysthet från ansvarigt finansborgarråd. Nu behövs både ledarskap och tydliga besked från Stockholm om vi ska komma framåt med de luftproblem som vi har att lösa i innerstaden.

Målet på längre sikt är att de fordon som kör på Stockholms gator ska vara fria från både fossila och hälsofarliga utsläpp. Innan staden beslutar att införa miljözoner måste det utredas var i staden det skulle vara ändamålsenligt. Det kan vara utsatta gator, kvarter eller stadsdelar. Vi kommer att delta aktivt och konstruktivt i den referensgrupp som nu tillsätts. Att nå en bred politisk enighet vore det bästa för att effektivt kunna agera mot hälsofarliga utsläpp. Vi är i grunden optimistiska då alla partier i Stockholms kommunstyrelse faktiskt är överens om att en bred palett av åtgärder, inklusive miljözoner, behövs i Stockholm. Därutöver är det viktigt att människor och företag så snart som möjligt kan få tydliga besked om vad som kommer att gälla. Vidare är det viktigt att staden gör en konsekvensanalys kring hur trafiken påverkas och hur vi genom tekniska lösningar kan se till att zonerna efterlevs vilket regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda.

Miljözoner är inte det enda svaret på en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta. Där lämnar regeringen mycket i övrigt att önska. Dessutom behövs fler positiva styrmedel så som bättre parkeringsvillkor för miljöbilar och en utbyggd laddinfrastruktur. Därutöver är vi kritiska till att regeringen inte ger förslag på strängare åtgärder mot delar av bilindustrin efter fusk och skandaler gällande faktiska utsläppsvärden. Att kostnader orsakade av bilproducenter läggs på konsumenter är oacceptabelt.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Markus Nordström och Lars Jilmstad (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Regeringen har utrett frågan att ge kommuner ytterligare möjlighet att inrätta miljözoner för lätta fordon.

Staden svarade på remiss från Transportstyrelsen i mars 2017 (Dnr 110-2013/2016). Nedan följer en kortfattad sammanställning över vad staden anförde i sitt remissvar.

- Staden är positiv till möjligheten att införa miljözoner
- Det är för tidigt att ange när och inom vilket område eller områden staden borde införa miljözon för lätta fordon och detta behöver utredas noggrannare
- De samhällsekonomiska konsekvenserna av införandet måste studeras och analyseras ytterligare
- Staden vill ha full rådighet över utformning och införande
- Staden föreslår att även möjligheten till miljödifferentierade passageskatter utreds (trängselskattesystemet)
- Staden vill se en utredning av att ge kommunens parkeringsvakter mandat att sköta övervakningen av fordon inom miljözonskraven

Regeringen gav den 23 mars 2018 besked om hur de nya bestämmelserna om miljözoner från år 2020 kommer att utformas. Miljözoner utvidgas till att även gälla personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar.

Två nya miljözoner, klass 2 och klass 3, införs:

- Klass 2 (personbil, lätta lastbil och lätta bussar): dieseldrivna fordon ska från den 1 juli 2022 uppfylla kraven för Euro 6 (Euro 5 tillåts i en övergångsperiod från den 1 januari 2020 till den 30 juni 2022) och bensin-/etanol-/gasdrivna fordon ska uppfylla minst Euro 5
- Klass 3 (lätta och tunga motorfordon): I zonen tillåts endast renodlade elbilar, bränslecellsbilar och gasbilar i Euro 6 köra. För tunga fordon ställs också höga krav. För dessa tillåts elfordon, bränslecellsfordon, laddhybrider i Euro 6, och gasfordon i Euro 6

Regeringen kommer att ge kommuner möjlighet att införa tre olika miljözoner från den 1 januari 2020.

Den första miljözonen reglerar tunga fordon. Kommuner kan redan idag besluta om miljözoner för vissa tunga fordon (lastbilar och bussar). Miljözoner finns därför redan idag i åtta kommuner, varav Stockholms stad är en av dessa. Dagens miljözoner innebär att fordon som uppfyller utsläppsklass Euro 5 och högre får köra i miljözonen till och med utgången av 2020. Därefter får bara fordon som uppfyller utsläppsklass Euro 6 köra i zonen.

I den andra miljözonen ställs krav på personbilar. Till en början kommer dieselbilar som uppfyller utsläppskraven för Euro 5 och Euro 6 att få köra där. Men från och med den 1 juli 2022 kommer kraven skäras till att endast dieselbilarna Euro 6 får köra. Samma sak gäller för elhybrider och laddhybrider med dieselmotor. För bilar med bensinmotor gäller att de får tillträde om de klarar Euro 5. Det gäller även för elhybrider, laddhybrider, fordonsgasbilar och E85-bilar. Även bilar som har bättre miljöprestanda får köra här, till exempel elbilar och bränslecellsbilar.

I den tredje miljözonen ställs högst krav. I den zonen får endast renodlade elbilar, bränslecellsbilar och gasbilar i Euro 6 köra. För tunga fordon ställs också höga krav. Här får elfordon, bränslecellsfordon, laddhybrider i Euro 6, och gasfordon i Euro 6 köra.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Regeringen har beslutat att ge kommunerna möjlighet att införa miljözoner för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Innan ett ställningstagande kan göras gällande införande av miljözoner i Stockholm behöver enligt stadsledningskontoret ett stort antal frågor utredas.

Av kommunfullmäktiges budget framgår att kommunstyrelsen ska leda stadens arbete med miljözoner för lätta fordon. Trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden ska delta i arbetet. I och med regeringens besked om hur de nya bestämmelserna om miljözoner kommer att utformas konstaterar stadsledningskontoret att ett utredningsarbete kan inledas. Utredningen kommer bland annat att studera följande:

- Geografisk omfattning och tidsaspekt
- Hälsoeffekt av NO_x samt andra relevanta halter
- Trafikens sammansättning i Stockholm samt fördelningen av dess utsläppsegenskaper
- Prognos för hur trafikens sammansättning i Stockholm samt fördelningen av dess utsläppsegenskaper förändras
- Bedömning av anpassningsmekanismer samt värdering av kostnad
- Analys av klimatkonsekvenser, samhällsekonomiska konsekvenser och internationella erfarenheter
- Möjligheten att säkerställa efterlevnad och hantering av annan lätt trafik än privat trafik

Utredningen kommer att ledas av stadsledningskontoret och bedrivs under 2018. I projektgruppen ingår även miljöförvaltningen och trafikkontoret samt vid behov externa resurser.

Stadsledningskontoret anser att frågan om miljözoner för lätta fordon har stor betydelse för Stockholm. Det behövs därför enligt kontoret en långsiktighet och en bred politisk förankring. Kontoret föreslår med hänvisning till detta att en politisk referensgrupp tillsätts inom staden med representanter från samtliga partier i kommunstyrelsen, som föreslås följa utredningsarbetet.