

Skrivelse om remittering av rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad” (december 2018)

Skrivelse av Karin Wanngård (S)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Skrivelse av Karin Wanngård (S) anses besvarad med vad som anförs i promemorian.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

I skrivelsen från Karin Wanngård (S) framförs att rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad” snarast bör remitteras ut till berörda organisationer, kommuner och region, för att därigenom klargöra ifall slutsatserna är korrekta eller behöver revideras. Vidare framförs att beslut om att införa miljözoner på Hornsgatan beslutades i budgeten utan beslutsunderlag, detta trots att kommunstyrelsen i april enigt tog ett beslut som noga beskrev hur beslutsprocessen skulle se ut. Wanngård anser även att det har funnits oklarheter gällande informationen om den politiska referensgruppen samt att ingen har kunnat ta del av rapporten trots att trafikborgarrådet kommenterade rapporten i media.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att rapporten utgör ett kunskapsunderlag och har återredovisats till den politiska referensgruppen samt anmälts till kommunstyrelsen som en redovisning av uppdraget. Stadsledningskontoret har inte att avgöra frågan om remittering men konstaterar att interna kunskapsunderlag vanligen inte remitteras ut.

Mina synpunkter

Kommunstyrelsen har uppdraget att leda stadens arbete med miljözoner för lätta fordon och beslutade i april 2018 att dels godkänna föreslagen inriktning för Stockholms stads utredning av miljözoner för lätta fordon, dels att inrätta en politisk referensgrupp för utredning av miljözoner för lätta fordon under kommunstyrelsen. Referensgruppen leds av trafikborgarrådet.

Stadsledningskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen har gemensamt tagit fram rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad” med syfte att analysera effekterna av ett antal olika möjliga utformningar av en miljözon klass 2 i Stockholms stad.

Rapporten har publicerats, dess innehåll har varit föremål för referensgruppens möte den 5 februari 2019 och rapporten anmäls nu till kommunstyrelsen, samt översänds till miljö- och hälsoskyddsnämnden samt till trafiknämnden. Rapporten utgör ett kunskapsunderlag som en redovisning av uppdraget. Interna kunskapsunderlag remitteras vanligen inte ut.

Staden har inte begränsat information, eller misskrediterat tjänstemannakompetens. Att trafikdirektören blev förflyttad från tjänsten är inte kopplat till denna fråga. Det har heller aldrig diskuterats att referensgruppen skulle avslutas i förtid. Dagens industri publicerade delar av rapporten den 2 januari 2019. Samma dag fanns rapporten tillgänglig att begära ut från staden. Detta är även första tillfället rapporten kommenteras.

Hornsgatan är den gata som historiskt har haft störst överskridanden och hittills inte klarat miljö kvalitetsnormerna. Varje år bryter staden mot miljöbalken och olika åtgärder har utretts och avförts. Både staden och Länsstyrelsen har framfört just miljözoner för lätta fordon som en åtgärd. Därför förbereder staden ett beslut för att införa miljözon klass 2 på Hornsgatan från och med den 1 januari 2020. Detta beslut väntas under våren. Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelse av Karin Wanngård (S) anses besvarad med vad som anförs i promemorian.

Stockholm den 20 mars 2019

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Skrivelse om remittering av rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Olle Burell (S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad” remitteras ut till berörda instanser.
2. Därutöver anför följande.

Syftet med stadens utredningar är, oavsett om de är interna eller externa, att de ska användas. I april 2018 beslutade kommunstyrelsen att tillsätta en politisk referensgrupp för utredning av miljözoner för lätta fordon. Referensgruppens arbete skulle enligt beslutet vara klart senast december 2018, men avslutades inte förrän i februari 2019 efter att tidningen Dagens Industri publicerat rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad”.

I rapporten framgår att de samhällsekonomiska kostnaderna blir mycket höga vid införande av miljözon på Hornsgatan. Rapporten visar att minskningen av NO₂ är mycket liten och svagt mätbar och att utsläppen av klimatgaser riskerar att öka kraftigt när bilägare på grund av kommande förbud under överskådlig tid byter dieselbilar mot bensinbilar. Detta

framgår redan av utvecklingen år 2018 då enbart växlingen till bensinbilar detta år motsvarar ökade utsläpp med över 700 000 ton koldioxid, räknat på en medellivslängd på 17 år för dessa nya bensinbilar som släpper ut 25 procent mer koldioxid per fordon jämfört med dieslbilar. Ytterligare ett problem är att miljözonerna, genom att förbjuda tillträde för äldre fordon, i första hand utestänger människor med lägre inkomster.

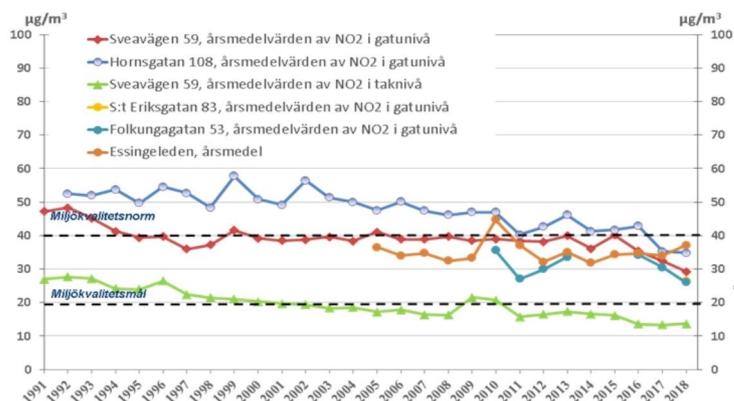
Det finns många oroande fakta kring hanteringen av rapporten. Trots att rapporten färdigställdes i enlighet med tidplan i december förra året, blev innehållet inte känt förrän delar av rapporten publicerats i media. Trafiknämnden, som är den nämnd som ska besluta om införandet av miljözoner, har fortfarande inte fått en föredragning av rapporten och har inte heller fått ställa frågor kring vad utredningen kommit fram till. Vidare är det anmärkningsvärt att rapporten inte remitteras ut. Det handlar om transparens och kvalitetssäkring som staden går miste om genom att inte höra fler parter och experter på området. I slutändan handlar det om stadens förmåga att fatta korrekta och faktabaserade beslut.

Vi är mycket oroade över de ökade utsläpp av klimatgaser som enligt rapporten kan bli en oönskad effekt av införande av miljözon klass två. Det är uppseendeväckande att det snabba händelseförlopp som nu sker med byte från dieslbilar till bensinbilar nonchaleras av den borgerliga majoriteten. Finansborgarrådet har varit helt osynlig i denna strategiska miljöfråga som rör Stockholms stads enskilt största bidrag till framtida nya utsläpp av klimatgaser.

Det är också märkligt att finansborgarrådet och kommunstyrelsen i detta ärende påstår att EU:s miljökvalitetsnorm för NO₂ inte klaras på Hornsgatan. Nedan bifogas ett diagram som visar hur verkligheten ser ut på årsbasis på olika gator, för år 2018. Även svenska tim- och dygnsmedelvärdet sjunker nu i snabb takt.

Det är bra att de borgerliga nu för första gången tar frågan om efterlevnad av miljözoner för tunga fordon på allvar. Här finns den stora potential som kan räknas i procentuell minskning av NO₂ i innerstaden, i motsats till miljözoner för Euro 4-fordon på Hornsgatan som inte ens kan räknas till minskning av NO₂ i promille. Det är också bra att frågan om differentierade trängselskatter lyfts fram, något som kommer att ge verklig effekt till skillnad från symbolhandlingen att införa miljözon på enstaka gator. Det är även bra att inte fler gator lyfts fram som möjliga för miljözoner för personbilar, eftersom det inte ger reell effekt för stockholmarnas hälsa. Det är miljözoner för tunga fordon som ger verklig hälsoeffekt och beräknas minska utsläppen av NO₂ med närmare 50 procent från januari 2021.

Slutligen måste dock allvaret i hanteringen av denna fråga framhållas. Förbud för Euro 4-bilar på en enda gata uppfattas som ett förbud för alla nuvarande dieslbilar och som ett kommande förbud även för nya Euro 6-dieslbilar, som de facto släpper ut 90 procent mindre NO₂ än äldre sådana. Hushållen tar inga risker när de ska göra en så stor investering som en ny bil innebär. Politiken borde därför sätta in kraftfulla medel för att så snart som möjligt styra över nybilsförsäljningen till elfordon, som är överlägsna både ur klimat- och luftkvalitetsynpunkt. Innan elfordon blir tillgängliga för alla kommer budskapet om ”förbud mot dieslbilar i Stockholms innerstad” att få ett mycket stort genomslag från januari 2020. Inga informationskampanjer kommer att kunna övertyga bilister i regionen eller i landet om politikernas trovärdighet i denna fråga, när ärendet har hanterats så oansvarigt som hittills. Växlingen till bensinbilar åren framöver på grund av detta kan innebära ökade utsläpp med många miljoner ton koldioxid. För detta bär den blågröna majoriteten i Stockholms stad ansvaret.



Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Jan Valeskog, Olle Burell och Emilia Bjuggren (alla S) och Rashid Mohammed och Sara Stenudd (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersätтарыttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

I skrivelsen från Karin Wanngård (S) framförs att rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad” snarast bör remitteras ut till berörda organisationer, kommuner och region, för att därigenom klargöra ifall slutsatserna är korrekta eller behöver revideras. Vidare framförs att beslut om att införa miljözoner på Hornsgatan beslutades i budgeten utan beslutsunderlag, detta trots att kommunstyrelsen i april enigt tog ett beslut som noga beskrev hur beslutsprocessen skulle se ut. Wanngård anser även att det har funnits oklarheter gällande informationen om den politiska referensgruppen samt att ingen har kunnat ta del av rapporten trots att trafikborgarrådet kommenterade rapporten i media.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 mars 2019 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2018 framgick att kommunstyrelsen skulle leda stadens arbete med miljözoner för lätta fordon och att trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle delta i arbetet. Kommunstyrelsen beslutade i april 2018 (Dnr KS 2018/535) att dels godkänna föreslagen inriktning för Stockholms stads utredning av miljözoner för lätta fordon, dels att inrätta en politisk referensgrupp för utredning av miljözoner för lätta fordon under kommunstyrelsen.

Stadsledningskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen har gemensamt tagit fram rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad” med syfte att analysera effekterna av ett antal olika möjliga utformningar av en miljözon klass 2 i Stockholms stad. Rapporten utgör ett kunskapsunderlag och har återredovisats till den politiska referensgruppen samt anmälts till kommunstyrelsen som en redovisning av uppdraget.

Stadsledningskontoret har inte att avgöra frågan om remittering men konstaterar att interna kunskapsunderlag vanligen inte remitteras ut.

I kommunfullmäktiges budget för 2019 framgår att kommunstyrelsen ska förbereda ett beslut för ett inrättande av miljözon klass 2 på Hornsgatan den 1 januari 2020. Ett sådant underlag tas fram under våren 2019 på stadsledningskontoret tillsammans med trafikkontoret och miljöförvaltningen.

Skrivelse av Karin Wanngård (S) om remittering av rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms stad” anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.