

Tillgång till staden får inte bli en plånboksfråga



Debatt- och insändarredaktör
Virve Ivarsson
023-936 24

SKRIV EN RAD DU OCKSÅ!

72023

Sms eller mms, eller mejla till ins@dt.se eller debatt@dt.se

Insändare: max 1 000 tecken, Debatt: max 2 200 tecken. Uppge namn, telefon och ort även om du skriver under signatur. Redaktionen förbehåller sig rätten att korta och redigera insänt material.
Har du inte e-post? Skriv till: Torget, Box 265, 791 26 Falun

MILJÖZONER På Näringsdepartementets bord ligger just nu en utredning som vill tillåta kommuner att införa miljözoner för personbilar från år 2020. Syftet med förslaget är att få ner utsläppen av bland annat kväveoxider som bildas vid bland annat bilkörning, för att miljökvalitetsmålen inte ska överstridas.

Förslaget innebär att alla dieslbilar som inte uppfyller Euro 6 ska förbjudas att köra i miljözonerna. Euro 6 är avgaskrav som blev obligatoriskt på alla nya bilar från första september 2015.

Givetvis vill vi alla ha en bra miljö och god luftkvalitet. Vi har dock ett antal synpunkter på förslaget.

Konsekvenserna av att införa förslaget om miljözoner blir att den som köpte en diesebil 2014 eller våren 2015 med Euro 5 – som släppte ut under 95 gram koldioxid per kilometer – och därmed klassades som miljöbil, skulle bli förbjuden att köra sin bil i miljözonen.

Vi måste säkerställa att de konsumenterna som gjorde ett aktivt val att 2014 och 2015 köpa en miljöklassad diesebil, inte straffas i efterhand.

Vi måste få besked av riksdag och regering som är mer långsiktiga och där även koldioxidfrågan beaktas. Här har ju diesebilarna en fördel. För hur ska en bilägare veta vilken typ av bil man ska köpa, när det inte finns någon långsiktighet i besluten?



"Det är bättre att påskynda satsningar på infrastruktur, teknikutveckling, utveckling av alternativa bränslen och elektrifiering än att begränsa människors önskade behov av mobilitet", skriver Tommy Letzén, vd Motorbranschens Riksförbund.

FOTO: JOHAN SOLUM



Det finns en uppenbar risk att kommunerna använder miljözoner som ett sätt att minska biltrafiken allmänt och därmed försvåra för medborgarnas önskade mobilitet.

Enligt Transportstyrelsens utredning skulle det kosta bilägarna 9,3 miljarder kronor bara i Stockholm, att byta ut de fordon som berörs. Samtidigt beräknar man den samhällsekonomiska "vinsten" till 300 miljoner kronor.

Enligt utredningen så är det kommunerna som ska få bestämma ifall man ska ha, och i så fall var man ska ha miljözoner. Här finns det en uppenbar risk att kommunerna använder miljözoner som ett sätt att minska biltrafiken allmänt och därmed försvåra för med-

borgarnas önskade mobilitet.

Om människor i stället för att köpa ny bil väljer att köra utanför miljözonerna – då har man bara flyttat frågeställningen till andra gator och vägar.

Vi menar att man, om miljözoner ska införas, för det första antingen måste tillåta Euro 5 dieslbilar, eller skjuta på införandet till minst år 2025. Vi menar att kommuner som vill införa miljözoner måste visa på att man dels överskrider gränsvärdena avsevärt och dels att man kartlägger var utsläp-

pen kommer ifrån – ifall det är bilar, bussar, arbetsmaskiner, sjöfart med mera. Det måste finnas nationella riktlinjer, så att besluten inte tas med godtycke.

Kort sagt verkar det inte vara någon bra idé att införa miljözoner 2020. Det är bättre att påskynda satsningar på infrastruktur, teknikutveckling, utveckling av alternativa bränslen och elektrifiering än att begränsa människors önskade behov av mobilitet.

Tillgång till staden får inte bli en plånboksfråga.

Tommy Letzén

Vd Motorbranschens Riksförbund, MRF

Moras skattebetalare förtjänar hela bilden

REPLIK

PARTISTÖD/MORA Den flitige insändarskribenten Arne Pettersson, med bakgrund som socialdemokratisk politiker, har i insändaren "Helander, visa hur våra skattepengar till partistödet har använts" publicerad i DT 13/8, anklagat Mora kommun för att bryta mot lagar, samt sakna ordning och reda. Hade Arne kontaktat mig hade jag kunnat reda ut några saker åt honom.

Kommunfullmäktige i Mora har beslutat om partistöd i enlighet med kommunallagen. Partistöd ska inte blandas ihop med arvoden, vilket är lön, som utgår till en person som fullgör ett uppdrag. Användandet av partistöd ska redovisas till

kommunfullmäktige, men det gäller inte arvoden.

I Mora kommun finns inga politiska sekreterare, gruppleदारarvoden eller liknande som i många andra kommuner. Arvodet för att vara kommunstyrelsens ordförande i Mora, som är den enda politiska heltidstjänsten i kommunen, är bland de lägsta i landet. Alla andra arvoden i kommunen utgår ifrån arvodet för ordförande i kommunstyrelsen.

Mora kommun omsatte under förra året drygt 1,5 miljarder. Partistödet uppgick till 0,07 procent av omsättningen. Arvoden till enskilda politiker med uppdrag delas upp i fasta arvoden och mandatavvoden. Den totala kostnaden för arvoden motsvarar 0,28 procent av kommunens omsättning.



Peter Helander, kommunfullmäktiges ordförande i Mora.

FOTO: MATS LAGGAR

Under förra mandatperioden initierades en ny modell för arvoden med fasta arvoden och mandatavvoden vilket också kommunfullmäktige antog. Detta var alltså innan den nya lagstiftningen kom till, som förhindrar lokala partier att skicka det kommunala partistöd vidare till partiets riksorganisation. Så hade skett med SD:s partistöd runt om i landet. Mora kom-

munfullmäktige ville stärka framförallt oppositionspartiernas möjlighet att förbereda sig inför kommunfullmäktiges beslut.

Mandatavvoden som utbetalas är 4,24 procent av inkomstbasbeloppet per mandat i fullmäktige. Partierna bestämmer själva hur de vill fördela mandatavvoden bland sina företrädare för att bäst fungera politiskt.

Innan beslutet om den nya modellen fattades i kommunfullmäktige diskuterades frågan internt i de politiska partierna. Arne Pettersson måste ha haft möjlighet att vara med på medlemsmöten då detta diskuterades?

Arne Pettersson vet förstås att det finns ett arvodesreglemente i Mora kommun,

där det framgår vad som gäller. Arne undrar vidare hur partistöd och arvoden kan bli lön och då bli pensionsgrundande inkomst. Detta måste vara en missuppfattning? Partistöd utgår till partier, och är ingen lön och därför inte pensionsgrundande. Arvoden (lön) utgår till en fysisk person och blir därför pensionsgrundande inkomst.

Inför valet 2018 så kommer arvodesreglementet med samtliga ersättningar ses över av en parlamentarisk grupp där alla partier i Mora deltar. Detta görs inför varje mandatperiod. Behövs förändringar i arvodesreglementet görs så kommer kommunfullmäktige att göra det.

Peter Helander

Kommunfullmäktiges ordförande i Mora

MUPPLOGEN



**- Vad sa getingen när han kraschade mot en ruta?
- Oh, my gadd.**