

Tid Onsdagen den 21 maj 2014 kl 16.35 – 16.50
Plats Drätselnämndens sessionssal, Stadshuset
Justerat Måndagen den 2 juni 2014

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Daniele Fava (FP)

Malte Sigemalm (S)

Martin Hansson (MP)

Tobias Johansson (V)

Tjänstgörande ersättare:

Inga-Lill Larsson (M) för

Christer Swärd (M) för

Ole-Jörgen Persson (M) för

Christer Ångström (M) för

Margareta Stavling (S) för

Jimmy Lindgren (S) för

Daniel Valiollahi (M)

Datevig Tjärnberg (M)

Marie Agmén (M)

Jonas Naddebo (C)

Annika Ödebrink (S)

Oskar Levin (S)

Ersättare:

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Maria-Elsa Salvo (S)

Petra Schagerholm (MP)

Zakarias Zouhir (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Luis Lopez §§ 1-13, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och Peter Nyström samt biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren från roteln.

§ 7**Utredning om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84).****Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2014-00650

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden noterar innehållet i detta kontorsyttrande och lägger det till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 april 2014.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Det är viktigt att betänkandet understryker att målet om fossilfri fordonsflotta inte går att nå utan en planering som tar sikte på ett transportsnålt samhälle. Utredningen förordar storskalig utbyggd och upprustad kollektivtrafik samt övergång till andra transportslag. Stockholms stad bedriver idag en splittrad trafikpolitik som i en del säger sig vilja värna gång, cykel och kollektivtrafik. Men samtidigt satsas enorm kraft och gigantiska belopp på att bygga ut för en fortsatt trafiktillväxt för biltrafiken. Inriktningsplaneringen till åtgärdsplaneringen visar på prognoser mot 50 procent ökad vägtrafik till 2030 och miljöbedömningen till Förbifart Stockholm har prognoser på upp till 69 procent mer vägtrafik 2035. Stockholms stads framkomlighetsstrategi anger som mål att hålla biltrafiken på 2008 års nivå, samtidigt som finansieringsmodellen med intäkter från trängselskatten bygger på ökad biltrafik på Essingeleden och över befintligt trängselskattsnitt. Trafikverkets beräkningar visar på att det behövs 20 procent minskad biltrafik till 2030 jämfört med 2010 för att nå det som avses med ett transportsnålt samhälle. I storstadsområden behöver minskningen bli ännu större, cirka 25 procent minskad biltrafik enligt Trafikverket. Att

staden då har som mål att bibehålla dagens trafik på 2008 års nivåer går emot både förväntan på framtida intäkter från trängselskatten som möjligheten att nå klimatmål och målet om en fossilfri fordonsflotta. Utredningen om fossilfri fordonsflotta är välkommen, åter igen lyft den ohållbara trafikpolitiken fram som en återvändsgränd. Förhoppningen är att staden nu tar till sig kunskapen och ser över den trafikpolitik som idag drivs för att på allvar skapa förutsättningar för en fossilfri fordonsflotta. Vi vill även peka på behovet av styrmedel som höjd skatt på koldioxidutsläpp och kilometerskatt på lastbilar för att klara målen. Där behövs beslut i riksdag för att ge kommuner och regioner bra förutsättningar. Även möjligheten att tilldela bilpoolsbilar attraktiva parkeringsplatser med gatuparkering är viktigt. Detta skulle underlätta stadens trafikplanering som behöver utgå från gång, cykel och kollektivtrafik för att ska andra resvanor och bättre alternativ till att äga egen bil.

Utredningen lyfter fram tre förslag som är tätt sammanlänkande med varandra för att bidra till att nå ett transportsnålt samhälle. Den långsiktiga transportplaneringen behöver ses över att för att bidra till ett transportsnålt samhälle. Ett mål behövs om att all trafiktillväxt i större städer ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Samt att transportplanen behöver revideras för att prioritera om i den ekonomiska budgeten och tillföra ytterligare 30 miljarder till hållbara trafikinvesteringar. Stockholm stad vill att regeringen lägger fram förslag på åtgärder för att uppnå dessa mål. I Stockholms län blir det uppenbart att Förbifart Stockholm behöver stoppas samt att planeringen av Östlig förbindelse avbryts.

Stora satsningar behöver ske inom cykel och kollektivtrafik. Det är viktigt att staten, landstinget och kommunerna har en aktiv samsyn och planerar för utbyggd region cykeltrafik och för en kraftigt utbyggd kollektivtrafik. Den överenskommelse som finns om utbyggd tunnelbana är ett bra exempel på vad regionen behöver mer av. Tyvärr tar inte nuvarande tunnelbaneplaner hänsyn till en naturlig fortsättning på tunnelbanan mellan Odenplan och Solna som söderut bör planeras vidare via Fridhemsplan – Liljeholmen – Älvsjö.

Utredningen lyfter fram biogas och det är positivt. Staden kan här ta ett stort ansvar genom att omvandla matavfall till biogas. Vi vill nyansera förvaltningens skrivningar om etanol. Det finns en diskussion (inte minst i EU) om att etanol från viss produktion inte har tillräckligt stor klimatnytta, till följd av produktionsmetoderna eller indirekta effekter på

markanvändning. Vi vill också understryka behovet av mer skydd av skog, och delvis annorlunda brukande av skog, för att klara målen om biologisk mångfald – vi ska inte lösa ett miljöproblem genom att förvärra problemen där vi redan bedöms överskrida säkra planetära gränsvillkor. Samtidigt finns stora arealer mark i Sverige och EU som har odlats, men där man inte längre bedriver odling. Ett skäl är utformningen av EU:s gemensamma jordbrukspolitik. Ett sätt att komma runt de problem med stöd till svensk produktion av etanol som utlåtagandet diskuterar är att införa en prisförsäkring, vilket Miljöpartiet tidigare har föreslagit. Sverige kan bli en producent av etanol, biogas och förnyelsebar el och på så vis stödja en övergång till en fossilfri fordonsflotta och samtidigt skapa arbetstillfällen i hela Sverige.

Vi vill påpeka att Transportstyrelsen lämnade ett förslag till möjlighet att införa miljözon för lätta lastbilar och personbilar redan 2010. Vi beklagar att regeringen fortfarande inte fattat beslut om den delen av Transportstyrelsens förslag. Vi får därför hoppas på en mer miljöansvarig regering efter höstens val.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
