

Tid Tisdagen den 20 september 2016 kl. 17.00 – 18.10
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat Tisdagen den 20 september 2016

Jonas Naddebo

Roger Orwén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Jonas Naddebo (C) vice ordföranden

Mervi Mäkinen Andersson (S)

Roger Orwén (MP)

Rikard Warlenius (V)

Lars Jilmstad (M) §§ 1-24

Christoffer Järkeborn (M)

Torbjörn Erbe (M)

Joar Forssell (L) §§ 15-26

Tjänstgörande ersättare:

Linnéa Joandi (MP)

för Katarina Luhr (MP)

Ellinor Rindevall (S)

för Maria Östberg Svanellind (S)

Annika Ödebrink (S)

för Mattias Vepsä (S)

Cecilia Berggren (V)

för Måns Lönnroth (S)

Alicja Lindell (M)

för Helena Ljungberg (M)

Sabine Pettersson (L) §§ 1-14

för Joar Forssell (L)

Harald Eriksson (M) §§ 25-26

för Lars Jilmstad (M)

Ersättare:

Jonas Svanfeldt (S) §§ 15-26

Hanna Begler (MP)

Harald Eriksson (M) §§ 1-24

Sabine Pettersson (L) §§ 15-26

Märta Martin Åkesson (C)

Ulrika Hoff (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Monika Gerdhem, Emma Hedberg, Gustaf Landahl, Lena Mittal, Michael Norman, Mikael Nyberg, Daniel Selin, Maria Svanholm, Emily Tjäder och personalföreträdaren Luis Lopez samt borgarrådssekreteraren Peter Kogg.

§ 16
Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040
Remiss från kommunstyrelsen
Dnr 2016-9423

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 6 september 2016.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Roger Orwén m.fl. (MP), Mervi Mäkinen Andersson m.fl. (S) och Rikard Warlenius m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Joar Forssell (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målåret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten

till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Beslutsgång

Vice ordföranden Jonas Naddebo (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Roger Orwén m.fl. (MP), Mervi Mäkinen Andersson m.fl. (S) och Rikard Warlenius m.fl. (V).

Reservation

Vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Joar Forssell (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Roger Orwén m.fl. (MP), Mervi Mäkinen Andersson m.fl. (S) och Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande:

De insatser som läggs fram inom strategin är de som bedöms ge störst reduktion av koldioxidutsläpp och där stadens nämnder och bolag samtidigt sägs ha störst rådighet. I det framtida nödvändiga förändringsarbetet är dock förankringen hos och dialogen med medborgarna av stor betydelse då förslag kan diskuteras i skilda forum och förståelsen också kan öka för en nödvändig samhällsomställning.

I den meningen delar vi förvaltningens synpunkt i att strategin i större utsträckning bör betona vikten av samarbete i staden mellan nämnder och bolagsstyrelser samt med externa parter för att målen ska kunna nås. I det sammanhanget vill vi betona vikten av att även belysa frågorna kring konsumtion och flygresor utomlands, dessa delar är av stor betydelse för de klimatavtryck Stockholmarna gör, även om de rent faktiskt till viss del är bortom Stockholm stads rådighet.

Det vore därför önskvärt att modeller utvecklas framöver som visar på Stockholmarnas totala klimatpåverkan, detta för att få en mer rättvisande bild och för att totalt sett också på ett bättre sätt kunna engagera Stockholmarna i den nödvändiga omställningen till ett klimatsmart samhälle.

Ersätтарыtrande

Ulrika Hoff (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Joar Forssell (L).

Vid protokollet
Lena Mittal

Rätt utdraget intygar: