

Tid Torsdagen den 22 september 2016 kl. 16.00 – 16.40
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Torsdagen den 22 september 2016

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Bawer Kevir (S)

Kristina Öberg (S)

Lorentz Tovatt (MP)

Peter Jönsson (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (L)

Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S)

för Vakans (S)

Maja Zachrisson (S)

för Vakans (V) §§ 1-12, 14-36

Roland Eliasson (S)

för Vakans (V) § 13

Anette Hellström (M)

för Bo Arkelsten (M)

Ersättare:

Roland Eliasson (S) §§ 1-12, 14-36

Viveca Wallqvist (MP)

Malin Ericson (Fi)

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

Erik Persson (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Karin Dhakal, Barbro Edlund, Ted Ell, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Torsten Malmberg § 2, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Johansson §§ 1-12 samt borgarrådssekreteraren Jonas Thörnqvist.

§ 20**Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2016-01731

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att som svar på remissen överlämna kontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 30 augusti 2016.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ertlund (C) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets 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 tätta 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. Måläret 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 utträckning 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

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C).

Vid protokollet
Karin Dhakal

Rätt utdraget intygar:
