

Tid Tisdagen den 12 december 2017 kl. 17.00 – 17.35
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat Tisdagen den 19 december 2017

Katarina Luhr

Jonas Naddebo

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Jonas Naddebo (C) vice ordföranden

Maria Östberg Svanelind (S)

Måns Lönnroth (S)

Mervi Mäkinen Andersson (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Lars Jilmstad (M)

Christoffer Järkeborn (M)

Torbjörn Erbe (M)

Helena Ljungberg (M)

Tjänstgörande ersättare:

Ellinor Rindevall (S)

för Jonas Svanfeldt (S)

Mia Lundquist (V)

för Rikard Warlenius (V)

Sabine Pettersson (L)

för Joar Forssell (L)

Ersättare:

Annika Ödebrink (S)

Jakob Sahlin (S)

Linnéa Joandi (MP)

Alicja Lindell (M)

Märta Martin Åkesson (C)

Ulrika Hoff (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Britta Björkholm, Monika Gerdhem, Gustaf Landahl, Lena Mittal, Maria Svanholm, Emily Tjäder och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6, 18-20 samt borgarrådssekreteraren Albin Arleskär.

§ 18**Åtgärdsplan Teknikskifte inom vägtrafiken till 2020.
Redovisning av uppdrag**

Dnr 2017-13349

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Mia Lundquist (V):

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna redovisningen av rapporten ”Åtgärdsplan Teknikskifte inom vägtrafiken till 2020”.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Det uppdrag som redovisas i rapporten härstammar från strategin för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040, och ett etappmål till 2020; ”*Staden ska arbeta för att minska den fossila energianvändningen i vägtrafiksektorn som motsvarar en reduktion om minst 140 000 ton CO₂e*”.

I den presenterade rapporten bygger en betydande del av växlingen på att fordonsflottan går från fossil till förnybar diesel. Det är en för klimatet positiv förändring som minskar CO₂-utsläppen men som inte bidrar till att lösa problematiken med luftkvaliteten i Stockholm. Rapporten resonerar inte kring problematiken med diesels påverkan på luftkvaliteten. Svårigheterna med att få ned halterna av NO_x i luften beror till stor del på ökad dieselanvändning och ställer diesels roll i städerna i ett annat ljus. Det gäller särskilt i avvägningen av mållkonflikten av vad som är bra för klimatet respektive vad som förbättrar den lokala luftkvaliteten.

För att förbättra luften i våra städer krävs ett arbete med en minskad dieselanvändning för att uppnå miljö kvalitetsmålet för frisk luft. Det finns därför en risk i att utgå ifrån att biodiesel i storstäderna kommer vara lösningen för klimatet.

Fordonstillverkarna behöver återkalla de fordon som inte uppfyller de utlovade riktvärden för utsläpp av kvävedioxid som fastställts. Staden ska använda de verktyg som staden har rådighet över idag och till dessa kommer ett införande av miljözoner att bli ett ytterligare centralt instrument.

Ett annat av de mål som finns för att uppnå klimatstrategins mål är minskad biltrafik, något som också står att finna i miljöprogrammet och stadens budget. Trafikarbetet i

Stockholm ska minska och det är en viktig del i att Stockholm ska kunna uppnå sina miljö- och klimatmål på lång och kort sikt. På kort sikt reflekteras trafikminskningen i målet till 2020: *”Staden ska vidta åtgärder för att minska biltrafiken som sammantaget motsvarar en reduktion av utsläppen med minst 80 000 ton CO₂e”*. Även på lång sikt när vi har uppnått en fossiloberoende fordonsflotta och senare ett fossilbränslefritt Stockholm, måste biltrafiken minska för att säkra framkomligheten i regionen.

Det är angeläget att staden, och då främst de berörda nämnderna och förvaltningarna, tar frågan om att minska utsläppen från transportsektorn på stort allvar. Hårt arbete krävs för att uppnå både det kortsiktiga målet till 2020 om att minska trafiken till minst 2012 års nivå samt det långsiktiga målet om minskad biltrafik för att Stockholm ska kunna klara den nödvändiga klimatomställningen. Den graf (figur 1) i rapporten som sägs visa en trafikminskning kan uppfattas som missvisande då den utgår från en minskning av en beräknad trafikökning och inte en reell trafikminskning. Denna graf visar därmed inte den trafikminskning som fullmäktige satt som mål i såväl miljöprogrammet som i strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040 och i stadens budget.

Slutligen vill vi lyfta fram att det är mycket oroande att rådande förhandlingar i EU om biobränslen riskerar – om de skulle gå igenom i nuvarande form - att i princip omöjliggöra Stockholms möjligheter till att bli en fossilbränslefri stad. Trafiken är en av våra största utmaningar och biobränslen kommer med största sannolikhet vara en del av lösningen i att göra transportsektorn fossilfri i Sverige.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 31 oktober 2017. Förvaltningarna föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Godkänna redovisningen av rapporten ”Åtgärdsplan Teknikskifte inom vägtrafiken till 2020”.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Mia Lundquist (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Sabine Pettersson (L) föreslår att nämnden beslutar enligt

förvaltningarnas gemensamma förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Mia Lundquist (V).

Reservation

Vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Sabine Pettersson (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till förvaltningarnas gemensamma förslag.

Ersätтарыttrande

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

Vid protokollet
Lena Mittal

Rätt utdraget intygar:
