

Tid Tisdagen den 18 februari 2020 kl. 17.00 – 18.30
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Torsdagen den 27 februari 2020, §§ 1-6, 8, 14-16, 18, 22-24, 26-30

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 18 februari 2020, §§ 7, 9-13, 17, 19-21, 25

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)
Jonas Nilsson (M)
Christoffer Jönsson (L)
Gunnar Caperius (C)
Felix Antman Debels (S)
Jakob Sahlin (S)
Deniz Butros (V)
Rose-Marie Rooth (V)
Anton Clarholm (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Per Hagwall (M) för Fritz Lennaárd (M)
Sten Edebäck (M) för Alexandra Grimfors (M)

Ersättare:

Mattias Hallberg (M)
Sofia Tahko (KD)
Joel Tekle-Georgis (S)
Sinikka Suutari (S)
Kristina Östman (V)
Maria Mustonen (V)
Tapani Juntunen (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Kristine Fornander, Monika Gerdhem, Gustaf Landahl, Maria Svanholm, Emily Tjäder, Martin Johansson samt borgarrådssekreteraren Martin Solberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-26.

§ 25**Remiss av nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023
Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2019/1040**

Dnr 2019-18306

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

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

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 30 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Anton Clarholm (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020-2023. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta

klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

Ett dokument som det dock inte hänvisas till är Stockholms stads översiktsplan. Under inledningens rubrik "Ett hållbart växande Stockholm" bör kopplingen till översiktsplanen lyftas fram.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet "effektiv energianvändning" måste ändras till "totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter". Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klargörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att

köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen. Vi delar förvaltningens uppfattning att staden ska ställa krav på klimatberäkningar redan nu samt ställa klimatkrav inom programperioden i form av funktionskrav (kg CO₂e/m² BTA) vid nyproduktion av byggnader och anläggningskonstruktioner.

När det kommer till avsnittet om *upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur* nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferentiera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt ~~köpt~~ använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

- 3) Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid inom de planetära gränserna är vår tids mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots höga ambitioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden.

Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och med insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

I Miljöprogrammet framgår i målen i koldioxidekvivalenter. Det är för läsaren ett svårtolkat begrepp som inte heller kopplas till några källor. För Vänsterpartiet är det centralt att alla mål är i linje med 1,5-gradersmålet i Parisavtalet. Det skulle innebära att Stockholm stad behöver halvera sina utsläpp varje årtionde, eller med minst 7 procent varje år. Huruvida utsläppsminskningarna uppfyller detta kriterium framkommer inte i Miljöprogrammet.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan

de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Miljöprogrammet anger att staden 2040 ska vara klimatpositiv. Klimatpositiv är ett svårtydligt begrepp som saknar gemensam definition, inte finns ett sådant i Miljöprogrammet heller. Generellt kan begreppet tolkas som att staden ska binda mer växthusgaser än man släpper ut. Detta innebär ofta ett behov av kompletterande åtgärder för negativa utsläpp. Dessa är ofta kopplade till förvisso vällovliga tekniska projekt för koldioxidinfångning, men som fortfarande är under utveckling och där resultatet är svårt att kvantifiera, eller köp av klimatkompensation, också med vanskliga resultat. Miljöprogrammet nämner inte hur staden ska bli klimatpositiv, varför Vänsterpartiet ställer sig tveksam till benämningen.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, utbyggnaden av kollektivtrafikkörfält, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och

klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Stadsplanering är central då våra byggnader och städer finns kvar i årtionden. Därför är det oroväckande att stadsplaneringen endast nämns sporadiskt. Här krävs tydligare målsättningar och kopplingar till stadens strategier för hållbar stadsutveckling. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots. Dessutom bör det finnas etappmål om att staden vid nybyggnation ska anlägga en livscykelanalys över byggprocessen för att kartlägga och strategiskt minska utsläppen vid nybyggnation.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen

konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP, Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Anton Clarholm (SD).

Reservation

Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Miljöprogrammet är ett viktigt styrande dokument för stadens miljö- och klimatarbete. Vi ser det som positivt att de upphandlingar och inköp som görs inom Stockholms stad lyfts tydligt i miljöprogrammet inte minst under fokusområdet *Ett resurssmart Stockholm*.

Vi hade dock velat se tydligare skrivningar om cirkulär ekonomi kopplat till stadens upphandlingar och inköp i detta avsnitt. Såsom den svenska upphandlingslagstiftningen är utformad styr den i regel mot att den billigaste tjänsten eller produkter köps in. Detta är en god grundprincip men tar exempelvis inte produktens livslängd och reparerbarhet i beaktning. Detta kan ge följden att kommuner upphandlar en produkt som är marginellt billigare men har en betydligt kortare hållbarhet och livslängd. Något som är negativt ur såväl ett ekonomiskt som miljö- och klimatmässigt perspektiv.

Ett ökat fokus på den här typen av cirkuläreconomiskt tänk i stadens upphandlingar och inköp i miljö skulle kunna styra mot att staden börjar poängsätta eller kravställa livslängd och reparerbarhet på produkter, och skulle därför behöva lyftas under avsnittet *Ett resurssmart Stockholm* i miljöprogrammet. Detta är även möjligt att implementera inom stadens

organisation i andra styrdokument utanför miljöprogrammet, vilket vi grönbåa ser positivt på.

Anton Clarholm (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Miljöprogrammet som inkommit till nämnden utgår i stor utsträckning ifrån Agenda 2030 och innehåller en rad åtgärder som Sverigedemokraterna instämmer i som viktiga för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi anser dock att Livscykel- och kostnadsperspektivet behöver appliceras på fler aspekter i det föreliggande programmet, då erfarenhet visar att många satsningar som genomförts är kostnadsmässigt ineffektiva och i vissa fall till och med kontraproduktiva. Detta gäller framförallt satsningar som görs för minskad klimatpåverkan. Miljöprogrammet beskriver att det åligger implementerande organ att avgöra vilka åtgärder som är kostnadseffektiva. Vi Sverigedemokrater anser att en beskrivning av kostnadseffektivitet i förhållande till redovisad nytta bör vara ett krav för genomförande av satsningar.

Under rubriken ”etappmål - minskade klimatpåverkan från konsumtion” anser förvaltningen att staden ska uttrycka sig mer skarpt och ställa funktionskrav på kgCO₂/m² BTA vid nyproduktion av byggnader och anläggningar. Sverigedemokraterna ställer sig delvis positiva till detta, men vill starkt påpeka att sådana funktionskrav är komplexa, och riskerar att leda till suboptimeringar och gröntvättning om inte kraven tillsammans med metodik och seriös granskning och uppföljning tillämpas. Om en dylik kravställning utvecklas bör staden även utreda möjligheterna att föra samman kravet på klimatberäkningar med kravet på energiprestanda, vilka är utdaterade och inte följer de nya kraven i BBR på primärenergital. Energiprestandadelen kan betraktas som driftskedet i en LCA-analys av klimatpåverkan. Detta skulle medföra att byggherrar ges möjlighet att ta ett större helhetsgrepp om byggnadens klimatpåverkan, skapa större frihet i designprocessen samt medföra lägre kostnader och minskad risk för suboptimeringar. Gränsvärden, randvillkor för analys och uppföljning, systemavgränsningar, rutiner för kontroll och uppföljning samt konsekvenser för byggherrar som ej klarar uppställda krav är alla viktiga punkter för att ett sådant regelverk ska få positiva effekter.

Vidare beskriver förvaltningen under rubriken ”etappmål - Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja” att det är centralt att detta arbete finns med i miljöprogrammet. Även Sverigedemokraterna anser detta arbete vara viktigt. Ökade risker för värmebölja innebär bland annat ett ökat behov av komfortkyla i skolor, förskolor och äldreboenden. Idag finns ett stort behov av att utreda dimensionerande randvillkor för dessa lokaltyper som idag ofta antingen helt saknar komfortkyla, eller där dessa system är underdimensionerade för framtida eventuella värmeböljor.

Ersättaryttrande

Sofia Tahko (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

Vid protokollet
Timmie Aspelin