

Tid Torsdagen den 20 februari 2020 kl. 16.30 – 17.00
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 3 mars 2020, §§ 1-5, 9-33, 38-42

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 20 februari 2020, §§ 6-8, 34-37, 43

Johan Nilsson

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Johan Nilsson (M) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Annika Elmlund (M)

Bo Sundin (M)

Hampus Rubaszkin (MP)

Susanne Wicklund (C)

Anders Göransson (S)

Maria-Elsa Salvo (S)

Clara Lindblom (V)

Jonathan Metzger (V)

Christina Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Niklas Sandstedt (M)

för Arne Fredholm (M)

Joakim Rönnbäck (L)

för Isabel Smedberg Palmqvist (L)

Ersättare:

Mikael Valdorson (M)

Bo Fellström (M)

Ylva M Larsson (MP)

Torsten Lindström (KD)

Ida Mohlander (S)

Tamim Alameddine (S)

Susanne Urban(V)

Anders Edin (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Johan Castwall, Jenni Almgren, Timmie Aspelin, Ann-Charlotte Bergqvist, Göran Carlberg, Lena Holm, Gunnar Jensen, Sara Lundén, och Daniel Roos samt borgarrådssekreterarna Carolina Zandén, Nils Annink och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6 .

§ 37**Klimathandlingsplan 2020-2023. Svar på remiss**

Dnr E2019-04771

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden anser remissen besvarad med detta tjänsteutlåtande
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att justera beslutet omedelbart.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 27 januari 2020.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Johan Nilsson m.fl. (M), Joakim Rönnbäck (L), Hampus Rubaszkin (MP), Susanne Wicklund (C) och Christina Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag, samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar den efterlängtrade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. 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 klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar 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.

I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS.

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 handlingsplanen.

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

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avsäger sig staden rådighet.

Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är frånvarande i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Kapitlet ”Samverkan med stadens näringsliv, stockholmarna och nätverk för städers klimatarbete” behöver utvecklas och stärkas.

Åtgärder inom transportsektorn

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Koldioxidutsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Istället ska en

ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgods kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt.

I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, uträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt.

Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet.

En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoolslösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen måste utvärderas så att dessa snarast vid behov kan skärpas i syfte att göra det fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår.

I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte, vilket kontoret också påpekar. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full markhyra av flygplatsen kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen

Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att utläsa om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion.

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 klimathandlingsplan fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen.

I handlingsplanen måste det tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

Vad gäller fjärrvärmen måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen står att stängningen ska ske senast år 2022, detta måste justeras till år 2020. Även koldioxidbudgeten måste justeras.

Omställningen av bebyggelsens uppvärmning har tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmen är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid biokraftvärmeverket i Värtan. På sikt är potentialen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken. En åtgärd som staden behöver arbeta med är att ställa krav på att installera klimatneutral fjärrvärme i nyproduktion av flerbostadshus, skolor och idrottsfastigheter.

I avsnittet kan vi läsa om kvarvarande utsläpp från fjärrvärmen. Där tas bland annat upp el till fjärrvärmens värmepumpar. Det är anmärkningsvärt att kvarvarande utsläpp inte redovisas för något annat än fjärrvärmen. Varför ska utsläpp från elen till fjärrvärmens värmepumpar redovisas med inte elen till fastighetsägares värmepumpar?

Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter

Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste

därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser

Handlingsplanen saknar mål för utsläppsminskningar på de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är inte tillfredsställande. Samtliga åtgärder måste ha beräknade utsläppsminskningar, det är inte rimligt att de konsumtionsbaserade utsläppen undantas från detta. När åtgärder beslutas måste det framgå vad de beräknas leda till och vara möjligt att följa upp utfallet.

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv.

- 3) Clara Lindblom m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att delvis bifalla förvaltningens förslag, 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 är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner 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, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en 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.

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 boendeparkeringstillstånd, 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.

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.

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.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

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 Johan Nilsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Johan Nilsson m.fl. (M), Joakim Rönnbäck (L), Hampus Rubaszkin (MP), Susanne Wicklund (C) och Christina Wallmark (SD).

Reservation

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

Clara Lindblom m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet
Timmie Aspelin