

§ 18**Stockholms miljöprogram 2016-2019**

Svar på remiss från kommunstyrelsen, dnr. 303-1200/2014.

Beslut

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.2. Beslutet justeras omedelbart. |
|--|

Ärendet

Förvaltningen redovisade ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 11 januari 2015, dnr 1.6.1-10190/2015.

En remiss med förslag till reviderat miljöprogram 2016-2019 har inkommit till utbildningsförvaltningen. Förslaget, som arbetats fram, innefattar 6 miljömål som bryts ned i totalt 30 delmål. Miljömålen är skärpta mot nuvarande miljöprogram utifrån den ambition som anges i kommunfullmäktiges budget och miljömålen föreslås också fortsatt, och än tydligare, integreras i stadens styrsystem.

Förvaltningen ställer sig positiv till utformningen och inriktningen i det reviderade förslaget med några synpunkter/tillägg gällande förekomst av hälsofarliga kemikalier och sund inomhusmiljö.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom grundskoleavdelningen i samverkan med gymnasieavdelningen, avdelningen för ekonomi och styrning samt avdelningen för utveckling och samordning.

Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningen föreslår utbildningsnämnden att besluta följande:

1. Utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Yrkande

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag.

Vice ordföranden Lotta Edholm (L) och ledamoten Cecilia Brinck (M) framlade ett eget förslag till beslut och yrkade bifall för detta.

Beslutsgång

Ordföranden ställde yrkandena mot varandra och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med hans yrkande.

Reservation

Cecilia Brinck m.fl. (M) och Lotta Edholm m.fl. (L) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag:

att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
att därutöver anföra:

Stadens miljöprogram för 2016-2019 är nu äntligen remitterat. Som stadens främsta styrdokument på miljöområdet är vi angelägna om att förslaget från kommunstyrelsen tillåts en ingående granskning av alla berörda verksamheter i staden. Vi är angelägna om att stadens kommande miljöarbete stärker Stockholm som ett internationellt föredöme på miljöområdet.

För genomförandet av miljöprogrammet betonar vi vikten av att stadens resurser utnyttjas kostnadseffektivt. Flertalet av de åtgärder som föreslås i miljöprogrammet saknar ekonomiska konsekvensbeskrivningar. I detta avseende behöver dokumentet kompletteras samt hur ekonomin kopplas till stadens och respektive verksamhets budget.

Att säkerställa god uppföljning och rapportering är centralt för att miljömålen ska kunna uppnås. Upplägget med att uppföljningsansvaret för delmålen kopplas till den verksamhet som har genomförandeansvar torde vara klokt och effektivt. Därutöver kan ansvarsfördelningen för indikatorerna, där bara nämnder och bolag som har störst påverkan åläggs att rapportera, bli kostnadseffektiv då staden kan jobba med fler indikatorer samtidigt som administrationen hålls nere. Vi vill dock uppmärksamma tveksamheter kring vilka nämnder och bolag som ska ha ansvaret för den samordnade uppföljningen. Till exempel åläggs stadsbyggnadsnämnden att samordna uppföljningen av delmål 6.2 Fuktskador ska förebyggas trots att nämnden varken har genomförandeansvaret för delmålet eller uppföljningsansvaret för indikatorn.

Det är vidare positivt med en uppföljnings- och rapporteringsstruktur där resultaten tidigareläggs och därmed kan implementeras i efterföljande års budget. Vi anser dock att det finns ett antal delmål där det varken är praktiskt möjligt eller påkallat att följa upp indikatorer flera gånger per år. Det gäller exempelvis delmålen inom Hållbar energianvändning där uppföljningen är beroende av statistik från SCB som endast kommer en gång per år. Förutom det praktiskt omöjliga skapar det dessutom ett onödigt administrativt arbete. Det åligger nu kommunstyrelsen att arbeta fram anvisningar för när och hur uppföljningsrapportering ska ske. Det är viktigt att dessa anvisningar är tydliga samt att de finns tillgängliga hos stadens nämnder och bolag innan rapporteringen kan förväntas starta. Vi

noterar att kravet på obligatoriska miljöhandlingsplaner för stadens nämnder och styrelser avskaffas och ska bli frivilliga, en förändring som förtjänar en betydligt tydligare konsekvensanalys.

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. Den felaktiga föreställningen om att det råder förbud för bostadsbyggande som går längre än vad Boverkets byggregler föreskriver kan komma att påverka byggtakten negativt.

För att den fossila energin ska minska krävs energieffektivare fordon och en ökad elektrifiering. 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.

Att fler bilister byter till miljöbil är helt avgörande för synen på bilism och nya vägar i framtiden. Konkreta förslag om att skynda på utbyggnaden av stadens laddinfrastruktur för miljöfordon lyser tyvärr med sin frånvaro i miljöprogrammet. För att klara målet med miljöanpassade transporter krävs vidare att vi planerar staden på ett sätt som lägger grunden för miljövänliga livsstilar. Detta gör vi genom den täta miljövänliga staden. Genom att bygga högre i goda kollektivtrafiklägen så använder vi stadens mark mer effektivt och sparar parker- och grönområden. Då blir det även möjligt att använda kollektivtrafik på ett långt mer effektivt sätt än idag. Det är viktigt att staden ytterligare fördjupar samarbetet och planeringen med AB Storstockholms Lokaltrafik, Trafikverket och regionens övriga aktörer i dessa frågor.

bättre utnyttja Stockholms vattenvägar för bland annat vattenburen kollektivtrafik. Det är välkommet att miljöprogrammet lyfter fram vattenvägarna som hållbara alternativ till vägtransporterna. Vi saknar dock ett tydligare resonemang om hur staden tidigt i planeringsstadiet ska tänka kring sjötrafiken när bostäder byggs i nya områden.

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 kan vi krasst instämma i miljöprogrammets konstaterande att ”det kommer inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål”, till exempel kopplat till överklagandeprocesser där bostäder och 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.

Miljöprogrammets mål om resurseffektiva kretslopp innefattar viktiga delmål där stadens avfallshantering står i fokus. Det är positivt att vänstermajoriteten fortsätter på Alliansens höjda ambition gällande matavfallsinsamling för att öka tillgången till biogas i regionen. Vi vill betona vikten av att staden skyndsamt kommer vidare i planeringen av den optiska sorteringsanläggningen. Detta för att nå det nationella målet om 50 procent insamling av matavfall för biologisk behandling år 2018. Tyvärr har vänstermajoriteten både i budgetar, och nu i miljöprogrammet, ignorerat målåret 2018 och nöjt sig med målet om 70 procent insamling av matavfall till år 2020. Givetvis en bra ambition men inte acceptabelt att stryka ett viktigt delmål på vägen för att undvika en svekdebatt i valet 2018.

Miljöprogrammet hänvisar till ”Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040” som ännu inte är framtaget. Detta är anmärkningsvärt med tanke på att det är ont om tid och att målåret 2040 kommer att bli svårt att uppnå. Dessutom innehåller målet faktorer som staden inte råar över vilket gör det extra viktigt för staden att skyndsamt staka ut vägen för externa aktörer som ska bidra till att målet kan uppfyllas. Annars riskerar vi att målåret inte tas på allvar.

Slutligen kan vi tyvärr konstatera att Stockholms stads viktiga arbete med Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, inte berörs i miljöprogrammet. Det är en allvarlig brist då samverkan med näringslivet är helt avgörande för att nå miljö- och klimatmålen, inte minst i delar där staden inte har egen rådighet.

Ersättaryttrande

John Kåberg (C) och Christian Carlsson (KD) hänvisade till reservationen gemensamt från Moderaterna och Liberalerna.