

**Tid** Tisdagen den 17 december 2019 kl. 17:30 – 17:58  
**Plats** Idrottsförvaltningen, Palmfelt Center  
**Justerat** Fredagen den 20 december 2019 §§ 1-5, 9-15  
*Omedelbar justering av §§ 6-8 tisdagen den 17 december*

Johan Fälldin

Tobias Johansson

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Johan Fälldin (C), ordföranden

Tobias Johansson (V), vice ordföranden

Bo Sundin (M)

Hugo Laigar (M)

Daniele Fava (L) §§

Minna Thullberg (MP)

Nike Örbrink (KD) §§ 1-14

Suhur Salahyusuf (S)

Ulla Sjöbergh (S)

**Tjänstgörande ersättare:**

Lina Hultman (V) för Vakant (V)

Sandra Zuniga Michel (S) för Alexander Ojanne (S)

**Ersättare:**

Mikael Sundin (M)

Karin Franck (M)

Billy Östh (M)

Camilla Bergman (L)

Michaela Kotschack Thurn (MP)

Elin Larsson (C)

Nahman Hanna (S) §§ 12-15

Moissis Nikolaidis (S)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Marina Högländ, Peter Ahlström, Carina Braun, borgarrådssekreterare Lovisa Dahlström (MP), Sophie Dahlberg, Camilla Hagman, nämndsekreterare Marie Norrberg, Susanne Olsson, Robert Sköld, Yassine Kazi Tani samt personalföreträdare Linda Runcrantz och Hans Eriksson.

## § 13

### Stockholms stads miljöprogram 2020-2023

Dnr 01.06/1379/2019

#### Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

Idrottsnämnden hänvisar till förvaltningens tjänsteutlåtande som svar till kommunstyrelsen på remissen Stockholms stads miljöprogram 2020-2023.

#### Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 november 2019.

#### Nämndens behandling av ärendet

##### Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Johan Fälldin (C), Bo Sundin m.fl. (M), Daniele Fava (L), Minna Thullberg (MP) och Nike Örbrink (KD) föreslår (se beslutet).

2. Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut med kompletteringar enligt denna text och 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 näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna 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.

3. Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och därutöver anföra följande:

Vi välkomnar det efterlängttade 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 utsläppsminskningar 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 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, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom utsläppen 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 samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

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

förfånade 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.

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 klagande 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.

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.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Johan Fälldin (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

### **Reservation**

Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Vid protokollet

Marie Norrberg