

§ 10**Klimathandlingsplan 2020-2023**

Svar på remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2019/1041

Beslut

1. Förvaltningen föreslår att utbildningsnämnden godkänner tjänsteutlåtandet och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 17 januari 2020, dnr. 1.6.1-10167/2019.

Kommunstyrelsen har remitterat ”Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040” till utbildningsnämnden för yttrande. Klimathandlingsplanen syftar till att precisera stadens arbete för att uppnå klimatmålen i miljö-programmet. I handlingsplanen beskrivs hur staden kan uppnå fossilfrihet 2040, via en klimatbudget på maximalt tillåten utsläppsmängd växthusgaser. Konsumtionens betydelse har behandlats och även frågan om stärkt samarbete.

Utbildningsförvaltningen ställer sig positiv till klimathandlingsplanen med insatser för att nå målen om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 samt en fossilfri organisation 2030. Förvaltningen anser att samordning, enhetlighet och stöd, liksom erfarenhetsutbyten, är viktigt i stadens strävan att minska miljö- och klimatpåverkan. En nära samverkan med serviceförvaltningen är en förutsättning för att säkerställa att livsmedelsavtalen innehåller produkter som uppfyller kravet på en så låg miljö- och klimatbelastning som möjligt. Även en nära dialog med producenter och grossister är nödvändig för att påverka utbudet och möta framtidens krav. Förvaltningen föreslår att utbildningsnämnden beslutar att godkänna och överlämna tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi och styrning i samverkan med grundskoleavdelningen och gymnasieavdelningen.

Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningen föreslår att utbildningsnämnden beslutar att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen, samt att beslutet justeras omedelbart på grund av kort svarstid.

Yrkande

Karin Lekberg m.fl. (S) framlade ett eget förslag till beslut och yrkade bifall för detta.

Tina Kratz m.fl. (V) framlade ett eget förslag till beslut och yrkade bifall för detta.

Beslutsgång

Ordföranden ställde förslagen mot varandra och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningens förslag.

Reservationer

Karin Lekberg m.fl. (S) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag:

Förslag till beslut

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande.

Vi välkomnar den efterlängtade 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.

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 blågröna planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser 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 städernas 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 höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar.

En annan 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 massgod 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.

Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Detta måste ändras. Ett sätt är att skapa fler samlastningscentraler, då blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, koldioxidutsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad.

Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, det är en av de saker som staden bör verka för. Parallellt bör ett arbete föras med regionen för att hitta möjligheter att nå ett regionalt stopp som kan kommuniceras med stockholmarna i god tid. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga ”aspiratoriska” mål driver på förändringar i andra led.

I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, utträta 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.

För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferteras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferteras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.

Handlingsplanens föreslagna åtgärder fokuserar endast på att verka för att straffa dem som gjort ett felaktigt val när de köpte bil för tio år sedan. Vi behöver istället sätta fokus på att verka för att stockholmarna gör rätt val nu. Staden borde därför verka för att malus-delen i bonus malus-systemet stärks så att det blir avsevärt dyrare att idag köpa en tyngre bil som ska drivas med fossilt bränsle. Samtidigt som staden försöker påverka regeringen och EU kring regleringen av etanol måste staden också uppvakta regeringen om att påskynda ökningen av reduktionsplikten så att befintliga dieselbilar snarast kan köras på biodiesel.

I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. 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.

Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. 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 alltså 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 handlingsplanen.

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

Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det är inte rimligt att nöja sig med detta. Istället måste staden ta ett kraftigt omtag och förstärka arbetet. Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering.

Vad gäller fjärrvärmens 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. Fjärrvärmens 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 fjärrvärmens. Där tas bland annat upp el till fjärrvärmens värmepumpar. Det är anmärkningsvärt att kvarvarande utsläpp inte redovisas för något annat än fjärrvärmens. Varför ska utsläpp från elen till fjärrvärmens värmepumpar redovisas med inte elen till fastighetsägares värmepumpar?

Åtgärder inom elproduktion och användning

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver.

Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödigt förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot effektbrist och nätkapacitetsbrist.

Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar.

Åtgärder inom gasproduktion och användning

I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp. Läckaget är mångdubbelt större än

utsläppen vid förbränningen av gas. Det är oacceptabelt att vi inte låtsas om ett så stort utsläpp i beräkningar och budget. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras. Staden bör också sätta upp vad Agenda 2030-rådet kallar för ett aspiratoriskt mål om att endast förnybar gas ska användas senast år 2030.

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.

En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa

upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicys uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS.

I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjlig. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad. Handlingsplanen behöver också kompletteras med en åtgärd om att införa ett system för klimatkompensation av flygresor.

En av åtgärderna om cirkulär ekonomi handlar om att utreda att införa miniåtervinningscentraler. Det är en bra idé, men inte tillräcklig. Åtgärden bör vidgas till att på flera sätt öka tillgängligheten till återvinning. En annan åtgärd som bör genomföras direkt är att öka öppethållandet på stadens befintliga återvinningscentraler.

Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare.

Tina Kratz m.fl. (V) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag:

Förslag till beslut

1. Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. Därutöver anföra följande

Det är glädjande att en ny Klimathandlingsplan 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.