

Tid Torsdagen den 20 februari 2020 kl. 16.00 – 16.25
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 2 mars 2020 §§ 1-10, 12, 16-18, 21, 23-24,
27

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 20 februari 2020, §§ 11, 13-15, 19-20, 22,
25-26

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Rikard Warlenius (V), vice ordföranden

Ulla Hamilton (M)

Jan Tigerström (M)

Eva Ekmehag (M)

Peter Backlund (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Åsa Odin Ekman (S)

Marlene Karlén (V)

Tjänstgörande ersättare:

Bengt Ohlsson (S)

för Inger Edvardsson (S)

Peter Wallmark (SD)

för Mads Lundgaard (SD)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)

Bo Arkelsten (M)

Bo Lindner (M)

Savo Sevic (M)

Camilla Kylenfelt (MP)

Emil Stensson (S)

Joel Höglund (V)

Natalia Espinosa (V)

Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Ulrika Falk, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus

Sundin §§ 1-13 samt borgarrådssekreterarna Thomas Karlsson och Helena Cullemo.

§ 14

Nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2019-03549

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden beslutar att godkänna svaret på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 10 december 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets 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 ottydlighet. 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 transporter, 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.

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.

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 miljödifferenziera 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

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) och Peter Wallmark (SD).

Reservation

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi instämmer i flera av kontorets påpekanden i sitt remissvar, men tycker att vissa förtjänar att utvecklas.

Det är riktigt att många områden och åtgärder kräver utökade samarbeten med regionen och andra aktörer, samt i vissa fall förändrat lagstöd, och att detta bör vara tydligt. Samtidigt är det viktigt att understryka att detta inte får hindra att staden gör alla åtgärder staden har möjlighet att genomföra, inklusive nödvändiga förberedelser för kommande underlättande lagstiftning.

Vi instämmer också i att programmets status i relation till andra styrdokument behöver förtydligas, där det är viktigt att miljöprogrammets överordnade roll tydliggörs, och att de tillhörande handlingsplanerna ges tillräcklig tyngd.

Att kontoret själva förespråkar användandet av checklistor, i detta fall för att följa upp i vilken mån ett projekt har stärkt biologisk mångfald, är positivt. Vi tror att ett användande av checklistor på fler områden, som att säkra framkomligheten för prioriterade trafikanter och trafikslag vid om- och nybyggen, kan underlätta i det viktiga omställningsarbetet.

Därutöver har vi följande kommentarer riktade mot det föreslagna programmet och tillhörande handlingsplan:

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 har 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 livscykelerspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelerspektivet 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 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.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Feministiskt initiativ välkomnar det reviderade miljöprogrammet, men det är anmärkningsvärt att programmet kommer efter att 2020 års budget är beslutad och så sent att det blir svårt för förvaltningarna att integrera det i verksamhetsplanerna för året. Det nya miljöprogrammet kommer de facto ta sin start först 2021.

Vi instämmer med kontoret i att programmet behöver mer konkreta målsättningar, och att det krävs förtydligande resonemang kring vad programmet innebär för verksamheterna.

Utöver det konstaterar Feministiskt initiativ att om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen.

Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som klimathandlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel.

Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att stockholmarna ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörplantager för tillverkning av etanol.

Vi ser positivt på att miljöprogrammet lyfter vikten av att minska konsumtionens klimat- och miljöpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen.

För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och

dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmare nämns i handlingsplanen och programmet, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ.

Det måste bli enklare för stockholmare att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I miljöprogrammet nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönblå styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna.

Vi beklagar också att det grönblå styret röstade ner vårt förslag om en återbruksdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i ett miljöprogram som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden genom att enbart ge i uppdrag att utveckla klimatberäkningar.

När det gäller utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökat utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegonorm inom den kommunala verksamheten.

Vid protokollet
Åse Geschwind