

Tid Tisdagen den 16 juni 2020 kl. 17.30 – 17.50
Plats Lilla Kollegiesalen, Stadshuset
Justering Onsdagen den 24 juni 2020, §§ 1-7, 10-13, 15-25, 27-28,
30

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 16 juni 2020, §§ 8, 9, 26, 29

Katarina Luhr

Karin Lekberg

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Karin Lekberg (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)

Christoffer Jönsson (L)

Deniz Butros (V) (deltar på distans)

Anton Clarholm (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Maja Boström (C)

för Gunnar Caperius (C)

Sofia Tahko (KD)

för Fritz Lennaárd (M)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Maria Kjellman Wall,
Igor Matejic samt borgarrådssekreteraren Martin Solberg.

*Med anledning av coronaviruset COVID-19 har nämnden kommit överens
om att reducera antalet deltagare vid sammanträdet.*

§ 18**Rapportering av energianvändningen och växthusgasutsläppen 2018 och 2019**

Dnr 2020-7562

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna avrapportering av energianvändningen och växthusgasutsläppen 2018 och 2019.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att överlämna redovisningen till stadsledningskontoret.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 27 maj 2020.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordförande Karin Lekberg (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

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.

Det saknas dock viktiga åtgärder i stadens klimatarbete. Dessa framgick av Socialdemokraternas reservation i miljö- och hälsoskyddsnämnden när stadens klimathandlingsplan var på remiss samt i kommunfullmäktige när handlingsplanen antogs. Takten i klimatomställningen måste öka. Klimatet kan inte vänta. Majoriteten hävdar dock ofta i sitt försvar att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna och att de därför inte gör mer för klimatet. Vi menar tvärtom

att det finns många åtgärder som kan göras och vi förstår inte varför majoriteten hindrar dessa.

Närmare 10 procent av det nationella trafikarbetet sker med personbilar registrerade i Stockholms stad. Av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser står vägtransporter för cirka 40 procent, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och Trafikverkets prognoser visar att persontrafik och godstrafik ökar. Koldioxidutsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Vi håller med remissvaren från miljö- och hälsoskydds nämnden och Trafikverket om att detta inte avspeglas i åtgärderna för transportsektorn i majoritetens klimathandlingsplan. Naturvårdsverket skriver *”när det gäller transporter är ambitionsnivån i klimathandlingsplanen för låg och detta har också betydelse för möjligheten att nå de nationella utsläppsmålen”*. Det är mycket allvarligt att det saknas åtgärder motsvarande 84 100 ton.

En åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi) för att stimulera till effektivt nyttjande stadens mark och effektivare transportlösningar. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp genom ändrade bilvanor 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, uteserveringar och bussar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen) om att öka omställningen i godstrafiken. 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 massgodsgods 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 stor effekt i klimatarbetet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats av majoriteten är anmärkningsvärt.

Majoriteten hävdar också 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. Vi håller med Trafikverket i deras remissvar om att ”beskrivningen bör justeras då Bromma flygplats med största sannolikhet inte trafikeras 2040, baserat på vad vi vet idag. Alternativt redogöra för två versioner, ett med och ett utan Brommaflygets direkta utsläpp inom Stockholms stad”. 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 konsekvenserna inte återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. En av anledningarna till att energieffektiviseringsåtgärder inte har genomförts på befintliga byggnader är att kalkylräntan på 5 procent är för hög och gör att klimatåtgärder inte blir lönsamma. Enligt remissvaret från miljö- och hälsoskydds nämnden skulle en sänkt kalkylränta för energieffektiviserande åtgärder öka möjligheten att nå energieffektiviseringsmålet. Varför majoriteten stoppar detta är svårt att förstå.

Staden kan och måste öka takten i klimatomställningen. Remissvaren på miljöprogram och klimathandlingsplan innehöll många konstruktiva och viktiga förbättringsförslag. Att den grönbå majoriteten ignorerade remissvaren och blockerar flera viktiga åtgärder kommer synas i en minskad omställningstakt än vad som annars hade varit fallet.

Deniz Butros (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet välkomnar att stadens utsläpp av växthusgaser per capita är något lägre 2019 än 2018 och att målet för 2020 redan är uppnått.

Att utsläppen från transportsektorn inte har minskat i märkbar takt, trots effektivare fordon och större andel förnybara bränslen, är dock anmärkningsvärt. Att vägtrafikarbetet har ökat sedan 2012 borde kräva omedelbara åtgärder. För att klimatmålen ska nås måste privatbilismen förändras i grunden och ett normskifte från egen bil till kollektivtrafik, cykel och

gång måste ske i storstäder. Med ett väl utbyggt kollektivtrafiknät, goda cykelmöjligheter och en relativ närhet mellan bostäder och arbetsplatser borde Stockholm leda utvecklingen från bilism. Som rapporten visar är vi inte där idag.

Precis som rapporteringen beskriver inkluderas inte stockholmarnas konsumtion av varor och tjänster i utsläppsstatistiken. De konsumtionsbaserade utsläppen för genomsnittssvensken är cirka 9 ton per år. Med tanke på att de konsumtionsbaserade utsläppen är nära kopplat till inkomst är det inte osannolikt att de är något högre för stockholmare. För att ge en mer rättvisande bild av stockholmarnas utsläpp bör staden arbeta för att inkludera konsumtionsbaserade utsläpp i statistiken. Det möjliggör såväl uppföljning som riktade satsningar för att minska utsläppen, även om de inte sker inom kommunens gränser.

Anton Clarholm (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Förvaltningen har sammanställt data om energianvändning och utsläpp i Stockholm. Trenden är positiv, vilket indikerar att teknisk utveckling i samhället gett resultat.

De metoder som används vid sammanställningen av all data består både av uppmätta värden samt tillämpning av diverse beräkningsmodeller. I samband med resultatpresentationerna redogörs i generella drag vilka metoder som tillämpats för specifika värden. Även vissa utmaningar relaterade till metoderna redogörs, samt att tidigare rapporterade värden reviderats i samband med att metoderna förbättrats.

Att sammanställa en så stor mängd komplex data, och samtidigt hålla vetenskaplig stringens, är svårt. Det är naturligt att metodval kan behöva revideras exempelvis om ny information tillgängliggörs om vilka metoder som är bäst lämpade. Exempel på detta tas upp i rapporten där tidigare fel i trafikmodellen, HBEFA, uppdagats. Sammanställningen av Stockholmarnas klimatpåverkan förutsätter även vissa givna systemgränsdragningar som i sin tur i hög grad påverkar resultatet och riskerar att ge en missvisande bild av utvecklingen.

Ett sätt att öka transparensen i uppföljningen är att, tillsammans med redovisade värden, även visa på hur resultatet slår genom känslighetsanalys gentemot antagna parametrar, till exempel för emissionsfaktorer, vilket Sverigedemokraterna önskade att rapporteringen innehöll.

Vid protokollet
Timmie Aspelin