

Tid Tisdagen den 28 september 2021 kl. 17.00 – 17.25
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Måndagen den 11 oktober 2021, §§ 1-6, 8-9, 11, 15-16,
20-22, 24-26

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 28 september 2021, §§ 7, 10, 12-14, 17-19,
23

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Katarina Luhr (MP) ordföranden
Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)
Fritz Lennaárd (M) §§ 1-13, 15-26
Jonas Nilsson (M)
Amelie Langby (M)
Gunnar Caperius (C)
Felix Antman Debels (S)
Jakob Sahlin (S)
Deniz Butros (V)
Rose-Marie Rooth (V)
Urban Emson (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Per Hagwall (M) för Patrik Silverudd (L)
Torbjörn Ebérus (M) för Fritz Lennaárd (M) § 14

Ersättare:

Torbjörn Ebérus (M) §§ 1-13, 15-26
Maria Kihlström (M)
Felix Schartner Giertha (MP)
Maja Boström (C)
Ulrika Hoff (KD)
Isak Öhrlund (S)
Sinikka Suutari (S)
Frida Nehrfors Hultén (V)
Maria Mustonen (V)
Tapani Juntunen (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Matilda Bjurner, Katarina Forslöw, Åse Geschwind, Håkan Gode, Jon Möller, Gustaf Landahl, Örjan Lönngren, Magnus Rothmans, Maria Svanholm, Emily Tjäder samt borgarrådssekreterarna Gabriel Dorrian Werner och Yrsa Lindberg.

§ 1 Närvarorätt

Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar att medge närvarorätt vid dagens sammanträde till Matilda Bjurner, Katarina Forslöw, Åse Geschwind, Håkan Gode, Jon Möller, Örjan Lönngren och Magnus Rothmans.

§ 2 Val av justerare och tid för justering

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnamnden utser vice ordföranden Emilia Bjuggren (S) att tillsammans med ordföranden Katarina Luhr (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker måndagen den 11 oktober 2021.

§ 3 Anmälan av föregående protokoll

Protokoll 7/2021 från miljö- och hälsoskyddsnamndens sammanträde den 24 augusti 2021 anmäls.

§ 4 Anmälan av inkomna skrivelser till miljö- och hälsoskyddsnamnden

Inkomna skrivelser m.m. till miljö- och hälsoskyddsnamnden enligt förteckningar från den 13 september och den 28 september 2021 anmäls.

§ 5 Anmälan av delegationsbeslut fattade inom miljöförvaltningen

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar att godkänna redovisningen av delegationsbeslut fattade inom miljöförvaltningen från och med den 31 juli 2021 till och med den 3 september 2021.

Handlingar i ärendet

Lista över delegationsbeslut ur ECOS för delegationsperioden 2021-07-31 – 2021-09-03.

§ 6**Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor**

Inget protokoll finns att anmäla till detta sammanträde.

§ 7**Tertialrapport 2 2021 för miljö- och hälsoskyddsnämnden**
Dnr 2021-13546**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens förslag till tertialrapport 2 samt överlämna den till kommunstyrelsen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 16 september 2021.

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

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C), Deniz Butros m.fl. (V) och Urban Emson (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) föreslår att nämnden delvis godkänner förvaltningens förslag, samt att därutöver anföra följande:

Vi behöver bygga ett starkare Stockholm. De kommande åren måste vi ta krafttag för att ställa om Stockholm till en mer hållbar och jämlik stad jämfört med före pandemin. För att lyckas nå de klimatmål som stockholmarna kräver behöver vi vara ambitiösa och säkra resurser i alla led för att förverkliga stadens klimat- och miljörelaterade program. Samtidigt behöver vi säkra tryggheten i omställningen genom att

prioritera och utveckla välfärden i hela staden. Detta måste gå före skattesänkningar. Vi vill att inriktningen för nämndens arbete uppdateras enligt vad vi tar upp nedan.

Fler åtgärder för att minska trafiken och dess utsläpp

För att minska växthusgasutsläppen är vägtrafikutsläppen särskilt viktiga att adressera de kommande åren. Medan andra samhällssektorer minskar sin miljöpåverkan ökar trafikvolymerna och därmed miljöpåverkan från trafiken. Vägtrafiken står nu för mer än 50 procent av växthusgasutsläppen i Stockholm. Vi kan nu läsa i tertialrapporten att förvaltningen bedömer det som osäkert om målet minskning av koldioxidutsläpp till år 2023 kan nås inom vägtrafikens beting. Detta är en stor utmaning. Vi har gång på gång påpekat att det därför är angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Att arbeta för att vända denna trend är en av stadens viktigaste uppgifter.

Ändå tar den grönbå majoriteten inte fram några åtgärder för att vända denna trend. För att ge ett exempel: klimathandlingsplanen saknar åtgärder motsvarande 84 100 ton för vägtrafiken. Det är inte acceptabelt och visar på en alldeles för låg ambitionsnivå. Det politiska styrets svar var att istället att meddela att de ska ta fram en egen handlingsplan för minskade utsläpp från vägtrafiken. Men det är ett arbete som gång på gång skjuts på framtiden. Det görs helt enkelt inte. Det är hittills bara ord om att något ska göras. Det verkar varken finnas ambition eller vilja att driva på arbetet för att minska utsläppen från vägtrafiken.

Bygg ut laddinfrastrukturen för en klimatsmart mobilitet

I tertialrapporten kan vi läsa att förvaltningen arbetar med budgetuppdraget att ta fram riktlinjer för laddplatser. Vi är kritiska till den grönbå majoritetens politik på området som hittills har fokuserat på att låta marknaden installera laddplatser. Resultatet har blivit alldeles för lite och alldeles för sent. Föga förvånande har laddplatserna i princip endast installerats i innerstaden. Strategin måste vara den motsatta. När infrastrukturen för laddning finns på plats vågar fler köpa elbilar. Utbyggnadstakten av laddinfrastruktur måste öka. Staden måste ta ett större ansvar för utbyggnaden så att den faktiskt blir av – både i tid och över hela staden. Stadens allmännyttiga bostadsbolag har totalt drygt 24 000 parkeringsplatser, av dessa är endast 328 laddplatser. Det är under all kritik. Boende i flerfamiljshus utan egen parkering har särskilt svårt att ställa om till elektrifierade transporter och därför måste det skapas tillgängliga laddmöjligheter för dem som förlitar sig på boendeparkeringsystemet. Att majoriteten

inte har använt sig av stadens eget bolag Stockholm Parkering i större omfattning för att bygga ut laddinfrastrukturen i gatumiljö är beklagligt.

Allt fokus för den grönbå majoritetens politik är personbilar. Faktum är dock att tunga transporter står för ca 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp. Dessutom är allt fler lätta lastbilar en av förklaringarna till den ökande vägtrafiken och de ökande utsläppen. För att ställa om vägtrafiken måste även godstransporterna elektrifieras. Här lyser dock politiska initiativ från majoriteten med sin frånvaro.

Förvaltningen skriver också att en plan för hållbar mobilitet är under framtagande med fokus att hitta åtgärder som gör det lätt att resa hållbart och att ha god mobilitet även utan egen bil. Vi välkomnar detta arbete och har vid flera tillfällen presenterat olika förslag på hur staden kan främja elbilpooler, exempelvis genom gröna parkeringsköp. De grönbå har dock avslagit samtliga förslag och stadens arbete för att främja elbilpooler har stått still. Det är därför glädjande att förvaltningen nu arbetar med detta.

Driv på för en klimatneutral bygg- och anläggningssektor

Vi har tidigare krävt en strategi för klimatneutral bygg- och anläggningssektor till år 2040, som tydligare tar sig an både avfallet och själva byggprocessens klimatpåverkan. Vi behöver se till hela livscykeln och skyndsamt identifiera betydande utsläppsminskningar som kan ske i närtid. Vi menar inte att de projekt som majoriteten initierat är dåliga, så som fossilfria byggarbetsplatser och minskat byggavfall. Vår poäng är dock att det är bättre, mer effektivt och mer framgångsrikt att ta ett helhetsgrepp om frågan istället för att arbeta med många splittrade småprojekt. Det gläder oss därför att förvaltningen har omvandlat majoritetens splittrade småuppdrag till en sammanhållen handlingsplan för cirkulärt byggande.

Majoritetens fokus på att minska byggtakten kommer varken öka omställningstakten i byggsektorn eller leda till fler klimatsmarta bostäder.

Systematisera stadens arbete med solenergi och öka energieffektiviseringstakten

Solen är en viktig förnybar energikälla. Tyvärr visar förvaltningens egna uppföljningar att den inte leder till minskade koldioxidutsläpp mer än på marginalen eftersom solen produceras på tider när det redan finns ett överskott av grön el och effekt i elnätet. Vi välkomnar därför att en

handlingsplan ska tas fram för hur långsiktiga investeringar i solpaneler på stadens fastigheter skulle kunna användas för att minska stadens energikostnader och reducera stadens fossila avtryck. På detta sätt kan staden arbeta bättre med att investeringar i solenergi gör större skillnad för klimatet, istället för att endast bli symbolåtgärder.

Parallellt med detta behöver staden öka takten med energieffektiviseringar, bland annat med hjälp av AI. Beräkningarna måste baseras på använd energi istället för köpt energi för att främja teknikneutralitet och täcka hela byggnadens energiprestanda (effektiv energitillförsel samt effektiv energianvändning och isolering). Till dess ska samma viktning som i Boverketes byggregler (BBR) tillämpas, och inte som idag att staden premierar elbaserad uppvärmning före fjärrvärme.

Stärk stadens naturskötsel

På flera ställen i tertialrapporten kan vi läsa om förvaltningens arbete med naturskötsel. Biologisk mångfald är en av de grundläggande förutsättningarna för att våra ekosystem ska kunna leverera funktioner och nyttor som vi människor behöver och använder. Den biologiska mångfalden är idag en akut fråga och det gäller nu att kunna gå från ord till handling. För att stadens handlingsplan för biologisk mångfald ska leda till förbättringar i verkligheten måste även de som ska utföra arbetet få de resurser som krävs. Vi välkomnar miljöförvaltningens arbete, men vill lyfta fram att det i första hand är stadsdelsnämnderna som ansvarar för skötseln av naturmarken, inklusive naturreservaten, och att de behöver mer resurser för att kunna genomföra de nödvändiga förbättringar som krävs. Med ökade ambitioner kommer också ett ökat behov av driftmedel. Men istället har stora nedskärningar på stadsdelarna gjorts för att kunna sänka skatten. Det drabbar inte bara förskolan, kulturskolan och äldreomsorgen utan också naturvårdsskötseln och den biologiska mångfalden. För att få till förbättringar i verkligheten måste de som ska utföra det långsiktiga driftarbetet få de resurser som krävs. Vi stärker därför naturvårdsskötseln med ytterligare 5 miljoner kronor i vår budgetmotion för år 2021.

Sanera den förorenade marken

Förvaltningen skriver i tertialrapporten att nästa steg i arbetet med förorenade områden bland annat är att klargöra vilka objekt som ska ingå i det fortsatta arbetet och att bestämma upplägg och tidplan för det fortsatta arbetet tillsammans med exploateringskontoret. Det är bra att förvaltningen planerar

för ökade insatser inom tillsynen av förorenad mark. För att nå målen om ett giftfritt Stockholm behöver saneringstakten av historiskt förorenade områden öka. Idag saneras förorenade områden i Stockholm oftast i samband med exploatering. Men för att nå målet måste även områden som inte är föremål för exploatering saneras. Vi välkomnade att vårt förslag om att ta fram en prioriteringslista för sanerade områden togs med i budget 2021. Men för att prioriteringslistan inte endast blir en önskelista som aldrig kan genomföras måste även en tidplan för sanering samt matchande finansiering tas fram.

I tertialrapporten nämns inte att en stor del av stadens giftigaste områden består av båtuppläggningsplaster där folk ofta vistas, både barn och vuxna. Stadens arbete för att minska användningen av giftiga båtbottnfärger är alltså avgörande för vår miljö. Under förra mandatperioden inleddes ett viktigt arbete med tillsyn av båtklubbar med inriktning på minskad användning av skadliga båtbottnfärger. Majoriteten har dock tagit bort finansieringen för detta arbete. Det är viktigt att arbetet fortsätter och att nämnden är pådrivande för att fasa ut skadliga båtbottnfärger, något som också måste ske på nationell nivå och i samverkan med branschen. Förvaltningen har sedan år 2016 drivit ett projekt där metallhalter på båtskroven mättes, men projektet avvecklades tyvärr år 2020. Under projektet framkom att mätningarna utgjorde ett mycket bra stöd för båtklubbarna, både för att bibehålla engagemang hos sina medlemmar och för att kunna prioritera vilka båtskrov som behövde saneras först. Det är bra att förvaltningen arbetar med tillsyn, men det räcker inte. Under programperioden behövs också ett förebyggande arbete med båtklubbarna utifrån lärdomarna från projektet som vi beklagar avslutades.

Kraftsamla mot organiserad brottslighet och oseriösa aktörer inom avfallsbranschen

I september 2021 började det brinna i ännu ett sopberg. Denna gång i Kassmyra i Botkyrka. Soptippen är redan skandalomsusad då den svällt över sin tillåtna storlek och blockerar totalt nio brunnar. Detta är inte unikt. Det senaste året har flera sopberg uppdagats runt om i Sverige: i Kagghamra i Botkyrka, Marhult i Småland, Skultuna utanför Västerås, Laxå, Norrtälje och Eskilstuna. Istället för att återvinna har oseriösa aktörer satt i system att flytta runt avfall och skapa enorma avfallsberg. I flera av dessa har det brunnit, farliga ämnen har läckt ut i grundvattnet och spridits genom luften till stora områden som nu inte längre är odlingsbara. I september 2020 anhölls ägarna till ett av de

största återvinningsföretagen för grovt miljöbrott. Enligt förvaltningen finns det inom avfallsområdet en utbredd fuskproblematik.

Trots det genomför förvaltningen endast ett fåtal tillsynsbesök vid rivningar för att kontrollera att avfallet hanteras korrekt. Det är inte tillräckligt. Fusket inom avfallshanteringen är ett växande problem, det har blivit smärtsamt tydligt under senare tid. Hitintills har den moderatledda grönbå majoriteten i Stockholm inte agerat alls. För att komma tillrätta med organiserad brottslighet, fusk och oseriösa aktörer inom avfallsbranschen behövs flera insatser. Kommunens tillsynsarbete måste öka och de förebyggande insatserna intensifieras. Samverkan mellan kommunerna liksom samverkan mellan myndigheter måste stärkas. Vi välkomnar att förvaltningen nu enligt tertialrapporten har bestämt sig för att utveckla tillsynen av avfallstransportörer verksamma i kommunen samt rivningstillsynen. Det är inte tillräckligt, men det är ett viktigt första steg på vägen.

Minska plastavfallet och verka för en förändrad beskattning av avfallsförbränningen

Vi välkomnar förslaget till handlingsplan för hållbar plastanvändning. Det är positivt att förvaltningen gjort ett omtag av budgetuppgiften genom att ta ett helhetsgrepp om plastfrågan. Vi delar uppfattningen att fokus behöver ligga på ökad insamling och materialåtervinning av plast. Vi har tidigare påtalat att utsorteringen av plast och andra fossila material i avfallet måste göras uppströms (tidigare i avfallsflödet, innan det kommer till förbränningsanläggningen). För att skapa incitament för samtliga kommuner i Stockholmsregionen att minska plasten i avfallet och på så sätt minska koldioxidutsläppen borde kommunerna regelbundet redovisa statistik för det avfall som levereras till förbränning. Stockholms stad bör därför verka för att samtliga kommuner i regionen redovisar hur många ton avfall som uppkommit i kommunen samt vilken mängd utsläpp som avfallet innebär. En kommunvis redovisning skulle tydliggöra grundorsaken till utsläppen och vem som har rådighet att påverka dem. Handlingsplanen bör slå fast att Stockholms stad ska verka för att sådan statistik tas fram.

I enlighet med januariavtalet infördes en ny skatt på förbränning av avfall. Skatten är dock olyckligt utformad och leder i praktiken till ökade incitament att förbränna mer, istället för mindre, plast. Beroende på vad avfall innehåller får man ut olika mycket energi vid förbränning. Att förbränna plast ger mer värme än förbränning av sorterat avfall. För att

värma upp Stockholm behövs alltså färre ton avfall om den innehåller plast. Eftersom skatten är konstruerad så att den betalas på varje ton bränt avfall kommer fjärrvärmebolagen därför försöka minimera antalet förbrända ton, vilket görs genom att ha så mycket plast som möjligt i det avfall som förbränns. Skattekonstruktionen innebär alltså att ju mer plast som sorterar ut, desto högre skatt – incitamentet blir att materialåtervinna mindre, motsatsen till skattens syfte. Konsekvenserna blir ökade koldioxidutsläpp och minskad materialåtervinning. För att uppnå syftet med skatten – att öka utsorteringen för materialåtervinning – bör beskattning endast ske på förbränning av icke-sorterat avfall. På så sätt skapas incitament för ökad materialåtervinning och vi får positiva effekter för klimatet och miljön. I handlingsplanen bör det tydligt framgå att staden ska verka för en förändrad beskattning.

Minska klimatpåverkan från stadens matinköp

En stor del av stockholmarnas klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Majoritetens långsamma agerande innebär att en modell för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider tog flera år att ta fram. Modellen behövs för att ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Nu när modellen är klar behöver stadens strategier, riktlinjer och policys uppdateras med konkreta mål som följs upp via stadens ledningssystem ILS. Det är inte acceptabelt att upphandlingskrav gällande måltidstjänster i syfte att minska miljö- och klimatpåverkan inte redan finns på plats, två år efter att stadens koststrategi tagits fram.

Vi välkomnar att en kostsamordnande funktion äntligen har inrättats för att samordna arbetet med genomförandet av stadens matstrategi, samt bidra till att i staden etablera det utvecklingsarbete inom upphandling och inköp som genomförs inom kategoriteamet för måltider och livsmedel. Vi är dock lika kritiska till att detta inte redan har gjorts och tvingas konstatera att det tyvärr är två förlorade år för klimatarbetet när det kommer till stadens kostarbete.

Satsa på den riktade bostadstillsynen

Vi har fler gånger lyft vikten av den riktade bostadstillsynen i utsatta områden. Förvaltningen skriver i tertialrapporten att den riktade bostadstillsynen är viktig eftersom den ger förbättringar i hela bostadsbestånd, till skillnad från den

klagomålsdrivna tillsynen. Sedan arbetet startade år 2016 har de konstaterat brister i samtliga flerbostadsbyggnader som de inspekterat, främst gällande ventilation, fukt och mögel, skadedjur och låg temperatur. Trots det stora behovet av denna viktiga tillsyn av människors hemmiljö har dock arbetet ständigt prioriterats ner och resurserna inte räckt till. Under år 2020 har endast 4 inspektioner genomförts, trots att årets mål var att inspektera 20 fastigheter i Husby och Rinkeby. Under år 2021 har hittills inga inspektioner gjorts.

Vi välkomnar att den riktade bostadstillsynen i utsatta områden lyfts tydligt i nämndens tertiärrapport. Det är bra att förvaltningen har tillsatt en utredningsgrupp för riktad tillsyn av fastighetsägare i syfte att utveckla arbetet och det är viktigt att staden får till ett utökat samarbete mellan berörda stadsdelar och fackförvaltningar samt andra myndigheter såsom polis och socialtjänst. Samtidigt oroas vi över att grundproblemet till att arbetet ständigt prioriteras bort, nämligen brist på resurser, inte åtgärdas. Det är inte acceptabelt att de svagaste i samhället ständigt blir bortprioriterade. Denna verksamhet är nödvändig och staden måste långsiktigt säkra resurser för att kunna fortsätta arbetet. Vi har därför i vår budgetmotion tillfört 12 miljoner kronor till arbetet mot slumvärdar.

Förbättra våra barns inomhusmiljö i skolorna

Vi har flera gånger påtalat att problem med dålig inomhusmiljö i förskolor och skolor är så pass omfattande att det krävs både tillsyn och proaktivt arbete. Vi ser allvarligt på att situationen har försämrats ytterligare. I den budgetmotionen för år 2021 satsar vi 2 miljoner kronor extra för mer proaktivt arbete för bättre miljö i stadens skolor och förskolor. Som en del i ett långsiktigt arbete bör förvaltningen exempelvis kartlägga om vissa fastighetsägare missköter sitt ansvar för inomhusmiljön och inleda proaktiva samtal med viktiga fastighetsägare om hur lokalerna måste förbättras.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C), Deniz Butros m.fl. (V) och Urban Emson (SD).

Reservation

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet tackar för rapporten och förvaltningens arbete i hela verksamhetsområdet. Det gläder oss att förvaltningen har lyckats med att genomföra mycket av det planerade strategiska arbetet och även det svårare genomförbara tillsynsarbetet under pandemin.

Det är mycket viktigt att den återstående tillsynsskulden arbetas i kapp nu när förutsättningarna för ett fullständigt tillsynsarbete med fysiska besök hos verksamhetsutövare blir möjligt i större skala. Vi har stor förståelse för att mycket av tillsynsarbetet har genomförts vid skrivbordet och genom digitala mötestjänster. Nu när stora delar av befolkningen är vaccinerade och pandemirestriktionerna lättas är det viktigt att återta arbetet med fysiska tillsynsbesök. Mycket kan ske utan inspektörernas vetskap när de fysiska besöken uteblir, och det digitala arbetet försvårar även skapandet av en bra dialog mellan verksamheter och förvaltningen.

Vi är särskilt bekymrade för bostadstillsynen där man med god svarsfrekvens har fått enkätsvar från fastighetsägarna. Med detta underlag som grund har man bättre förutsättningar att genomföra de uteblivna tillsynsbesöken. En skälig boendemiljö är en rättighet oavsett socioekonomisk status, och staden som tillsynsmyndighet har ett stort ansvar att se till att denna rättighet kommer alla invånarna till del. Även tillsynen av äldreboenden har, av förståeliga skäl, skjutits upp. Arbetet med boendemiljön behöver prioriteras också på äldreboenden.

Vänsterpartiet har välkomnat de lokala åtgärdsplanerna som successivt beslutas för god ekologisk och kemisk status i stadens vattenförekomster. Däremot är vi kritiska mot att planerna beslutas utan säkrad finansiering. Tertialrapporten visar tydligt att det finns mycket att göra för att uppnå målen, och på grund av bristande politiska beslut har nämnden inte heller rätt förutsättningar för detta arbete.

Vi är också bekymrade för de trafikrelaterade utsläppen som återigen har stigit till en oacceptabel nivå när Stockholm återhämtar sig från pandemin. Vi har vid ett flertal tillfällen efterlyst effektiva åtgärder mot biltrafiken och dess negativa påverkan på klimat och miljö, men det är uppenbart att den grönbåa majoriteten inte prioriterar frågan.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Tertialrapport 2 har inkommit till stadsdelsnämnden som ger en överblick kring förvaltningens arbete i relation till kommunfullmäktiges inriktningsmål.

Sverigedemokraterna ser positivt på att ett flertal inriktningsmål ser ut att uppfyllas under verksamhetsåret, samt att många verksamheter håller hög kvalitet. Detta till trots kan det konstateras att en rad för stockholmarna viktiga frågor försumrats genom de inriktningsmål som satts upp av kommunfullmäktige, samt hur de följs upp.

I en situation där den allmänna samhällsdebatten präglas av reportage om grov kriminalitet och en betydande andel av befolkning känner sig otrygga på kvällar och i offentliga miljöer anser vi att inriktningsmålen är otillräckliga, och att mer behövs göras. Trots att brottsbekämpning är en i stor utsträckning nationell fråga finns det otaliga trygghetsfrämjande förslag, som Sverigedemokraterna tidigare presenterat, som kan spela en avgörande roll.

Utvecklingen av Stockholms infrastruktur har sedan länge prioriterat vissa samhällsgrupper framför andra, och därigenom banat väg för en ordning där de som är beroende av bil bortprioriteras till förmån för andra grupper. Det är Sverigedemokraternas bestämda uppfattning att transportslag inte ska vara avgörande när det gäller rätten till god framkomlighet och möjlighet att få vardagen att gå ihop. Dieselförbud, vidare uppskjutning av Östlig förbindelse och utbyggnad av cykelbanor på bekostnad av bilväg är bara ett fåtal exempel på hur möjligheterna till framkomlighet försämras i Stockholm.

Inriktningsmålet att Stockholm byggs attraktivt är även det kontroversiellt. Tillbyggnaden av Liljevalchs och de starka protesterna, som i sig bara är toppen på ett isberg, pekar tydligt på diskrepansen mellan folkviljan och de styrande i frågan om hur Stockholm utvecklas. Även här har Sverigedemokraterna länge understrukit behovet av en mer folkförankrad inriktning där även medborgarnas uppfattning av skönhet tas i beaktande.

Den presenterade tertialrapporten visar på hur förvaltningens arbete i många avseenden går i en positiv riktning, medan det i många avgörande fall går mot fel håll på grund av feltänkta

inriktningsmål uppsatta av stadshusmajoriteten.
Sverigedemokraterna kommer även fortsatt att arbeta för ett tryggare och mer demokratiskt Stockholm.

§ 8

Stockholms stads strategi för nattklubbar och livescener

Dnr 2021-9668

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 20 augusti 2021.

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 ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) Deniz Butros m.fl. (V) och lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi välkomnar strategin för nattklubbar och livescener, och därigenom ett långsiktigt arbete för att starkt kulturliv i Stockholms stad. Efter flera års nederlag för klubbvärlden, även kallad klubböden, är det särskilt viktigt att staden visar stöd till viktiga scener och tydliggör att de är en självklar del av kulturlivet och stadsbilden. Vi vill dock påpeka att det hade varit önskvärt att strategin även tydligare lyfte fram klubblivet och livescenerna utanför innerstaden och närförort. Vi anser även att det är positivt att vägledningen Buller för musikverksamheter tagits fram för att underlätta för en levande stad med minskad risk för att boende störs av musikbuller från nattklubbar och livescener.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna ser liksom förvaltningen positivt på, och tillstyrker, Stockholms stads strategi för nattklubbar och livescener.

Dock vill Sverigedemokraterna höja ett varningens finger för att särskilt livescener och musikevents utomhus kan ha störande effekt på de boende i området. Vi har Mosebacke och Södermalm i färskt minne, där både majoriteten och oppositionen talade för utökat antal tillställningar utomhus trots att häpnadsväckande höga bullernivåer uppmätts bland de boende i området.

Sverigedemokraterna vill ha en innerstad som lever bl.a. med sina musikevenemang, men som också är en dräglig plats att leva och bo. Evenemang och nattklubbar måste hålla sig väl inom de regler och förordningar som gäller, och att så sker bör kontrolleras noggrant, och beivras hårt i de fall överträdelser sker, inte belönas med ytterligare tillfällen att störa de boende. Resurserna att kontrollera och viljan att beivra måste följaktligen hålla jämna steg med de nya möjligheter som ges.

§ 9

Handlingsplan för ett cirkulärt byggande i Stockholms stad 2021-2024

Med fokus på minskat byggavfall

Dnr 2020-6729

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner miljöförvaltningens förslag till Handlingsplan för ett cirkulärt byggande i Stockholms stad 2021-2024 – med fokus på minskat byggavfall.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens, exploateringskontorets, arbetsmarknadsförvaltningens, fastighetskontorets, kyrkogårdsförvaltningens, serviceförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets, AB Familjebostäders, AB Stockholms hems, AB Svenska Bostäders, Micasa Fastigheter i Stockholm ABs, Skolfastigheter i Stockholm ABs, Stockholm Globe Arena Fastigheter ABs, Stockholm Vatten och Avfall ABs och Stockholms Hamn ABs gemensamma tjänsteutlåtande från den 24 maj 2021.

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 ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi välkomnar förslaget till handlingsplan för cirkulärt byggande med fokus på minskat byggavfall. Förslaget är väl genomarbetat och håller en hög nivå. Det gläder oss att stadens förvaltningar och bolag valde att ta ett bredare grepp om majoritetens splittrade småuppdrag om fossilfria byggarbetsplatser och minskat byggavfall och omvandlade uppdragen till en sammanhållen handlingsplan för cirkulärt byggande.

Vi socialdemokrater har i flera år krävt en strategi för klimatneutral bygg- och anläggningssektor till år 2040, som tydligare tar sig an både avfallet och själva byggprocessens klimatpåverkan. Gång på gång har vi lyft fram att staden behöver se till hela livscykeln. Vi menar inte att majoritetens initiativ på området är dåliga, så som fossilfria byggarbetsplatser och minskat byggavfall. Vår poäng är dock att det är bättre, mer effektivt och mer framgångsrikt att ta ett helhetsgrepp om frågan istället för att arbeta med många splittrade småprojekt.

Klimatborgarrådet skriver i förordet att energieffektiviseringar och energibesparingar tidigare har varit huvudfokus för miljö- och klimatarbetet inom byggsektorn, ett arbete som självklart fortfarande är av stor vikt, men att vi nu måste gå vidare och se till byggnaders hela klimatpåverkan under hela livscykeln. Utvinning, tillverkning och transport av bygg- och anläggningsmaterial liksom hanteringen av byggavfall står för en omfattande påverkan på vår miljö och vårt klimat. Vi instämmer med detta till fullo.

Uppdraget borde därför ha varit att fokusera på hela livscykeln. Nu saknas klimatpåverkan från byggprocessen, så som utvinning, tillverkning och transport av bygg- och anläggningsmaterial, i förslaget till handlingsplan. Även klimatpåverkan från masshantering saknas. Vi beklagar att

staden inte tog chansen att ta fram en strategi för klimatneutral bygg- och anläggningssektor till år 2040, som tydligare skulle ta sig an hela livscykeln med både avfallens och byggprocessens klimatpåverkan.

Det finns en stor lucka i förslaget till handlingsplan: masshantering saknas helt. Detta trots att masshanteringen är viktigt för att uppnå ett cirkulärt byggande, vilket vi också kan läsa i förslaget. Massor behöver bearbetas och återanvändas lokalt så att de inte klassas som avfall och därmed måste transporteras ut från staden. Rätt hantering av exempelvis entreprenadberg har därför stor betydelse ur både resurs- och transportsynpunkt. Potentialen för minskade koldioxidutsläpp och ökad resurseffektivitet är mycket stor genom förbättrad masshantering. Idag har staden dock valt att lägga över ansvaret för masshantering på entreprenörer och byggherrar och har därmed inte styrt hanteringen. I staden finns inte heller något klarlagt arbetssätt eller krav på att arbeta aktivt med masshantering i projekten. Kunskapsbristen kring masshantering och dess potential samt bristen på ett tydligt definierat arbetssätt i exploateringsprocessen gör att flertalet projekt är passiva i frågan. Det hade varit ett ypperligt tillfälle att lyfta masshanteringsfrågorna genom att ta med detta i en sammanhållen handlingsplan. Vi beklagar att denna chans inte tas tillvara.

Slutligen vill vi poängtera att majoritetens fokus på att minska byggtakten varken kommer att öka omställningstakten i byggsektorn eller leda till fler klimatsmarta bostäder.

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet välkomnar stadens helhetsgrepp om ett cirkulärt byggande – en plan som kommer helt rätt i tiden med tanke på EU:s Circular action plan och regeringens handlingsplan för cirkulär ekonomi. Ökad cirkulär ekonomi är avgörande för att klara klimatomställningen och minska resursuttaget.

Vänsterpartiet är positivt till att staden har flera idéer kring branschöverskridande samverkan och pilotprojekt, men vill lyfta fyra områden som den nuvarande handlingsplanen saknar.

Skarpa, mätbara mål. Den storstadsöverenskommelse där Stockholm, Göteborg och Malmö åtar sig att efterfråga cirkulära produkter och arbetssätt av bygg- och rivningsprojekt är mycket positiv. Dock är det oklart hur

bindande denna överenskommelse är. Förvaltningarna pekar ut att efterfrågan på återvunnet och återanvänt material i samband med upphandling av anläggningsentreprenader behöver öka. Denna typ av mål saknas för ny- och ombyggnation vilket är olyckligt. Vänsterpartiet hade velat se en skarpare målsättning från stadens sida. Målen bör vara mätbara, exempelvis att minst 10 procent cirkulerat material ska användas vid renoveringar och att minst 10 procent av alla material vid nybyggnation ska ske med cirkulerat material. Med den typen av målsättningar skickas tydliga signaler till marknaden om att cirkulerat material kommer efterfrågas i större utsträckning.

Uppskalning av pilotprojekt. Handlingsplanen består av flera pilotprojekt, något som finns gott om inom cirkulära exempel. Rapporten Circular Economy Outlook Report 2021 utreder var den cirkulära ekonomin befinner sig i Sverige idag och i den konstateras att pilotprojekt ofta blir isolerade öar och att det krävs snabb uppskalning och ett större branschöverskridande samarbete. Det är Vänsterpartiets mening att lärdomar från pilotprojekten ska tas vidare omedelbart efter avslutat pilotprojekt för att skalas upp och bli en del av stadens verksamhet.

Kostnadsuppskattningar. Det faktum att cirkulär ekonomi är arbetsintensivt och kostnadsdrivande nämns genomgående i handlingsplanen. Här är det viktigt att staden och förvaltningarna gör kostnadsuppskattningar för att kunna tillsätta de medel som krävs för att förverkliga det cirkulära byggandet så snabbt som möjligt.

Masshanteringen. Masshantering saknas i handlingsplanen, något som Vänsterpartiet ställer sig frågande till då det är avgörande för att få till cirkulära flöden och som ger upphov till stora mängder avfall. Med cirkulär masshantering kan man minska kostnader, transporter, klimatutsläpp, mängden massor som deponeras och uttag av jungfruliga material. Detta kräver ofta samordning och samverkan mellan projekt- och organisationsgränserna, men kan markant öka resurseffektiviteten. Goda exempel, till exempel exploateringskontorets masslogistikcenter, finns och bör tillämpas bredare i stadens organisation. Fördelen är också att staden får bättre kontroll över flöden så att man säkerställa att massorna hanteras på ett miljömässigt optimalt sätt.

§ 10**Samverkansöverenskommelse om kommunal energi-
och klimatrådgivning****Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/835**

Dnr 2021-13555

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnamnden tillstyrker att staden antar samverkansavtalet.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnamnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 30 augusti 2021.

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

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C), Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Urban Emson (SD) föreslår att nämnden beslutar att information om effekterna av samverkan inhämtas och presenteras på ett tydligt sätt och att ett eventuellt beslut om tillstyrkande baseras på avvägning mellan kostnaderna för samverkan och de påvisade positiva effekterna, samt att därutöver anföra följande:

I sammanfattningen av tjänsteutlåtande sägs att "Samarbetet ska sträva efter att skapa förutsättningar för insatser i regionen som bidrar till att minska energianvändning och klimatpåverkan mer än vad som skulle kunna åstadkommas utan mellankommunalt arbete". Till denna extremt otydliga målbild vill vi framföra två invändningar.

"Skall sträva efter att skapa förutsättningar" antyder att det är strävandet som är målet, dvs målet med att samverka är att samverka. Så länge man strävar är målet uppfyllt.

"Minska energianvändning och klimatpåverkan mer än vad som skulle åstadkommas utan mellankommunalt samarbete" antyder att vad positivt resultat som helst är ett bra utfall. Man glömmer här bort att i alla projekt och allt arbete finansierat

med skattepengar bör resultatet inte ställas i relation till hur det hade varit om ingenting gjorts - utan i relation till de skattepengar som använts. Sverigedemokraterna anser inte att alla positiva resultat nödvändigtvis är tillräckligt bra om inte kostnaderna tas med i beräkningen - i detta fall 3,5 heltidstjänster i Stockholmsområdet bara i direkt lönekostnader.

Sverigedemokraterna vill också påpeka att det är anmärkningsvärt att man nämner vilka konkreta aktiviteter som gjorts inom samverkan - bla telefon & mail support samt online föreläsningar, men att man inte redovisar detaljerna i det gjorda. Det redovisas inte hur många supportärenden som behandlats och av vilken art dessa var - var de ärenden som man kan anta faktiskt har en effekt på målbilden? Hur många online föreläsningar har getts? Vad var deltagandet? Vem deltog? Vad togs upp i föreläsningarna? Vad tyckte deltagarna om föreläsningarna?

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C), Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V).

Reservation

Urban Emson (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 11

Fjärrkyleförordning, Förordning om energimätning i byggnader och Förordning om ändring i fjärrvärmeförordningen (2008:526)

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/995

Dnr 2021-14102

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 7 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C) och Urban Emson (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att nämnden avstyrker kontorets förslag till beslut, samt anför utöver detta följande:

Syftet med de nya bestämmelserna om individuell mätning och debitering av värme är att ge lägenhetsinnehavarna större incitament att minska sin energianvändning. Problemet är att det inte alltid är lägenhetsinnehavaren som kan påverka energianvändningen. När det gäller värme är det fastighetsägaren som kan påverka husets värmebehov, exempelvis genom driftoptimering, energieffektiviserande renoveringar, tilläggsisolering och byte till tätare fönster och tak.

Enligt förvaltningen är det aktuella förslaget en kompromiss mellan att följa energieffektiviseringsdirektivet och samtidigt undvika negativa konsekvenser av individuell mätning och debitering av värme på större delen av byggnadsbeståndet. Så som kravet är formulerat påverkas cirka 14 procent av byggnadsbeståndet i Sverige. Fastighetsägare ges möjligheten att genomföra åtgärder som sänker energianvändningen till nivåer under gränsen (200 kWh/m²) för att undvika omfattas av individuell mätning och debitering av värme.

I ett tidigare svar på energieffektiviseringsdirektivet har både miljöförvaltningen och stadsledningskontoret fört fram att individuell mätning och debitering kan vara kontraproduktivt och leda till ökad, istället för minskad, energianvändning. Anledningen är att individuell mätning av värme påverkar fastighetsägares incitament till att genomföra energibesparande åtgärder i och med att incitamenten överförs från fastighetsägare till lägenhetsinnehavare. Vi delar miljöförvaltningens tidigare analys att Sverige idag har ett väl fungerande system med varmhyra som säkerställer god inomhusmiljö och samtidigt ger incitament för fastighetsägaren att genomföra energieffektiviseringar, till skillnad från många andra system i Europa.

Förvaltningen har tidigare även lyft att individuell mätning och debitering av värme riskerar att skapa förutsättningar för energifattigdom i Sverige. Energifattigdom är vanligare runtom i Europa men Sverige har varit förskonat från problemet i och med att värme hittills ingått i hyran eller

avgiften i svenska flerbostadshus. Folkhälsomyndigheten har rekommendationer om att temperaturen inomhus behöver vara minst 20 grader för att inte bedömas som olägenhet för människors hälsa. För känsliga grupper bör temperaturen vara minst 2 grader högre. För att säkerställa en god inomhusmiljö med tillräcklig inomhustemperatur bedrivs även kommunal tillsyn enligt miljöbalken. Förslaget riskerar att leda till att hushåll som har råd kan unna sig att ha det varmt i lägenheten, medan hushåll som har det sämre ställt ekonomiskt tvingas sänka temperaturen i sin lägenhet för att hålla nere kostnaderna.

Ett annat argument som förvaltningen tidigare fört fram är att individuell mätning av värme inte är helt påverkbar av den som bor i en lägenhet. En anledning är den värmevandring som sker mellan lägenheter som gör att lägenheter i mitten av ett hus ”får” värme från grannarna. Mittenlägenheterna skulle alltså få lägre energiräkningar medan grannarna skulle få högre räkningar, trots samma innetemperatur.

Förvaltningen har tidigare avstyrkt förslaget om individuell mätning och debitering av värme. Istället föreslogs att kommissionens skrivelser bemöts genom att Sverige tar fram ett förbättrat utredningsunderlag kring frågan. Även miljöborgarrådet skrev i stadens tidigare remissvar att det kan vara rimligt att Sverige tar fram ett förbättrat utredningsmaterial i syfte att visa om det är så att individuell mätning och debitering av värme är kostnadseffektivt eller inte innan man införlivar detta i energieffektiviseringsdirektivet. Om detta inte kan ske eller om utredningen visar att åtgärden motverkar sitt syfte bör delen om individuell mätning och debitering av värme avstyrkas. Vi anser att staden borde stå fast vid detta.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C) och Urban Emson (SD).

Reservation

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag.

§ 12**Cykelstaden – Cykelplan för Stockholms stad 2021
Remiss från Trafikkontoret, Dnr T2021-00262**

Dnr 2021-7920

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 30 augusti 2021.

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

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C), Deniz Butros m.fl. (V) och Urban Emson (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S föreslår att nämnden i huvudsak godkänner förvaltningens förslag, samt anför därutöver följande:

För att Stockholm ska bli en hållbar stad krävs det att vi allt mer transporterar oss på andra sätt än med bil. Privatbilismen måste minska och fler ska kunna välja kollektivtrafik, cykel och gång. Det kräver förändringar av stadsrummet med fler, bättre och säkrare cykelbanor och gångmiljöer. Med minskad bilism och trängsel blir det också tryggare och trevligare att cykla och gå. Stockholm behöver göra mer för att på riktigt bli en cykelstad.

Vi välkomnar därför den nya cykelplanen för Stockholms stad. Samtidigt ställer vi oss frågande till varför den tagit så lång tid att få fram. I den rödgrönrosa budgeten för år 2018 fanns ett uppdrag om att ta fram en ny cykelplan, men det blev majoritetsskifte och arbetet verkar ha hamnat avstannat. År 2020 lämnade vi socialdemokrater in en motion som bland annat föreslog att en ny cykelplan skulle tas fram. Det är glädjande att den nu, till slut, presenterats.

Att en cykelplan behövs är tydligt. Cyklandet har ökat under längre tid och sedan pandemin bröt ut har utvecklingen gått ännu snabbare. På 15 år har antalet cykelpassager vid innerstaden mer än fördubblats. Många stockholmare väljer cykeln före trängseln i kollektivtrafiken samt före bilköerna och de höga parkeringsavgifterna. Många har även börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Konsekvensen har blivit trängsel i cykelbanorna, långa cykelköer vid korsningar och fler olyckor.

Att cyklandet ökar är bra för vår stad. Det är bra för klimatet och folkhälsan och det öppnar för nya möjligheter att planera staden utifrån annat än biltrafiken. Men Stockholm är fortfarande i mångt och mycket en stad där biltrafiken i mångt och mycket sätter ramarna för resandet i staden. Detta behöver förändras för att inte hindra utvecklingen till en stad som möter stockholmarnas efterfrågan på fler, bättre och tryggare cykelbanor.

Efterfrågan på fler cykelresor är tydlig. Pandemin har haft stor påverkan på våra resvanor. Fler arbetar hemifrån och färre anger att de reser med kollektivtrafik. Av de arbetsresor som faktiskt skett är cykelandelen nästan 25 procent. 19 procent går eller cyklar oftare till arbetet eller skolan med anledning av pandemin. Detta är sannolikt inget nytt normalläge, men det visar att många stockholmare har potential att förändra sina resvanor. Även om andelen cyklande säkerligen kommer att minska något efter pandemin så tyder mycket på att den långsiktiga trenden med ökad cykling kommer att fortsätta. Hemarbetet kommer sannolikt att minska när samhället återgår till ett nytt normalläge, men samtidigt kommer många att arbeta mer hemifrån jämfört med före pandemin. Arbetsgivare är idag mer villigt inställda till hemarbete några dagar i veckan. En del som fått in en ny rutin med att cykla till arbetet kommer att fortsätta cykla.

Socialdemokraternas motion från år 2020 handlar om att staden behöver höja ambitionerna. Vi anser att förslaget till ny cykelplan är ett steg i rätt riktning. Den är i stora delar en mycket intressant kunskapsammanställning. Förslaget saknar dock flera viktiga ambitionshöjningar och konkreta åtgärder. Vi håller med miljöförvaltningen om att stadens mål för cykelandel av alla resor år 2030 behöver vara högre än 15 procent. Målet måste höjas till minst 20 procent år 2030, vilket är regionens mål. För att nå det målet behövs fler åtgärder.

Ökad trängsel i cykelbanorna, fler cyklister i trafiken och en större mångfald av fordon i cykelbanan innebär ökat antal olyckor. I förslaget till cykelplan kan vi läsa att nöjdheten med trafiksäkerheten för gående och cyklister har minskat och var år 2020 nere på endast 31 procent. Den upplevda bristen på trafiksäkerhet är också ett hinder för många att börja cykla. Vi håller med miljöförvaltningen om att det saknas en analys av vad som kan ha orsakat denna negativa trend i upplevd trafiksäkerhet.

Staden behöver därför göra trafiksäkerhetsanalyser för att identifiera riskfyllda platser och åtgärda dessa. En av de viktigaste åtgärderna för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är trafikseparering av cykelbanor. Åtgärder kan handla om alltifrån rödmarkeringar i marken och fler cykeltrafikljus till att omvandla ytor för gatuparkering till trafikseparerade cykelbanor.

Vi delar miljöförvaltningens synpunkt om att det behövs en kartläggning av nuvarande brister och behov i infrastrukturen. En sådan kartläggning skulle utgöra ett bra underlag för att visa hur staden ska uppfylla framkomlighetsmålen och förbättra trafiksäkerheten. Tydliga etappmål och uppföljning skulle dessutom höja planens strategiska tyngd.

Gör en stor informationssatsning

Staden bedriver idag en del informationsarbete om att cykla i Stockholm. Till grund för arbetet finns en kommunikationsplan som utgår från cykelplanen från år 2012. Vi menar att ambitionerna behöver höjas och arbetet skalas upp.

I stadens samtliga skolor behöver grundläggande frågor som trafiksäkerhet vara en del, men även sådant som att faktiskt lära sig att cykla. Samtliga skolor behöver därför öva cykling med eleverna och för dessa tillfällen ha cyklar att låna ut till de elever som inte har egna cyklar.

Informationsspridning om vad som gäller i trafiken behöver utvecklas. Ett förslag är att införa en digital frågelåda där stockholmarna har möjlighet att både ställa egna frågor och läsa svar på vanliga frågor. Det kan handla om vem som har väjningsplikt vid de olika övergångsställen som används över cykelbanorna, vid breda ränder och smala ränder. Det kan handla om vad som gäller när cykelbanan saknar stopplinje vid övergångsställe, men biltrafiken har trafikljus. Det kan handla om huruvida cyklister får cykla över övergångsställen och om det är förbjudet att cykla i båda riktningarna på

cykelbanor med markering i marken. Det kan handla om vilken effekt det får att använda hjälm om man ramlar. Det kan handla om vilka mopeder som är tillåtna i cykelbanorna.

Stadens trafikmiljö har fått ett nytt vanligt förekommande transportslag, nämligen elsparkcyklar. När nya transportslag slår igenom behövs information om hur dessa ska hanteras i trafikmiljön för att samspelet ska fungera bra. Det kan handla om hur de ska framföras på ett säkert sätt, exempelvis om de får köras på trottoarer och hur man bör signalera inför en sväng. Det kan också handla om hur de ska parkeras, mot husvägg eller mitt på trottoaren.

Även mopeder blir alltmer vanligt förekommande i cykelbanorna. Anledningen är främst att det blivit vanligare med mopedbud. Staden bör därför inleda en dialog med aktuella budföretag om att de har ett ansvar för att informera sina bud om vilka regler som gäller. Det kan handla om vilka mopeder som är tillåtna att köra, vart man ska köra dem och vilka trafikregler som gäller.

Slutligen bör staden initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vikten av anpassning av hastigheter, betydelsen av större hänsyn till varandra för samtliga trafikslag, användning av cykelhjälm för minskning av allvarliga skador hos cyklister och inte minst en allmän information om faktiska risker för liv och hälsa som finns för trafikanter i en storstad som Stockholm.

Ordning och reda för elsparkcyklarna

Allt fler stockholmare och turister har börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Ökningen har skett under flera år och var år 2019 uppe i 13 procent av cyklarna. Sommaren år 2021 nåddes toppnoteringen 23 000 elsparkcyklar. Miljöförvaltningen lyfter fram att det i förslaget till cykelplan beskrivs att det initialt funnits problem med olämplig parkering av elsparkcyklar (sida 27). Problemen har dock inte endast varit ”initiala”. Under sommaren 2021 har problemen med olämplig parkering av elsparkcyklar funnits kvar och förvärrats. Miljöförvaltningen noterar också att det i medborgarenkäten 2020 endast var 7 procent som ville se fler elsparkcyklar i sin närhet.

Det är inte ovanligt att det finns elsparkcyklar parkerade eller slängda i cykelbanorna. Ett nytt fenomen har noterats i olycksstatistiken, nämligen singelolyckor där cyklister

skadats på grund av elsparkcyklar som lämnats i cykelbanorna.

Trots detta saknas skarpa skrivningar om elsparkcyklarna i förslaget till cykelplan. Det är viktigt att ytterligare åtgärder prövas ifall det visar sig att vidtagna åtgärder inte fungerar tillräckligt bra. Ett tak måste införas för hur många elsparkcyklar som ska få finnas i Stockholm. En annan åtgärd är att åter pröva frågan om tillstånd för varje uppställningsplats. Ytterligare en åtgärd är att inte tillåta uthyrning av friflytande fordon i hela eller delar av staden, utan endast uthyrning av fordon med fasta platser för både uthyrning och återlämning av fordonen, som i Köpenhamns centrala delar.

Vi noterar också att bildsättningen av elsparkcyklar i cykelplanen inte är trovärdig. I förslaget till plan finns en bild från det misslyckade försöket med utmarkerade parkeringar för elsparkcyklar. Den bild majoriteten av stockholmarna har av elsparkcyklarna i gatumiljön är en helt annan.

Låncyklar

Stockholm sticker ut, både i världen och i landet, som en stad utan något låncykelsystem. Det har nu under tre års tid saknats låncyklar på stadens gator, trots Stockholms höga miljöambitioner. Förklaringen är att staden nu genomfört två misslyckade upphandlingar av låncyklar.

Den misslyckade politiska hanteringen av en reklamvillkorad upphandling av låncyklar bör inte genomföras en tredje gång, med uppenbar risk för ytterligare bakslag. En utredning behöver därför göras av förutsättningarna för att upphöra med reklamfinansierad cykeluthyrning och istället, i likhet med andra storstäder, genomföra en enkel upphandling av låncyklar utan villkorad reklamfinansiering. Stockholm kan inte vänta flera år till på låncyklar.

Låncyklar är välorganiserade, trygga och billiga transportalternativ för stockholmarna och stadens besökare. Att staden tas över av elsparkcyklar och att det samtidigt inte finns en enda låncykel är ett politiskt val. Staden måste få till ett låncykelsystem senast till sommarsäsongen 2022.

Förbättra skyltningen

Skyлтningen i staden behöver ses över. Behöver vägvisningen förbättras? Borde cykelkartor sättas upp på strategiska punkter? Finns behov av tillfälliga informationsskyltar på några platser, t.ex. vid olyckdrabbade korsningar?

Trafiknämnden behöver utreda hur skyltning kan användas för att förbättra samspelet i trafikmiljön och tydligheten för cyklande, gående och bilister. Vi delar miljöförvaltningens synpunkt om att skyltning om hänsyn kan behövas för ökad upplevd trafiksäkerhet.

Anlägg tre cykelstrador

I flera städer har det under pandemin anlagts expressvägar för cyklar, vilket också miljöförvaltningen lyfter fram. Långa matarleder för pendlare cyklister som leder flödena av cyklister genom staden på ett effektivt och tryggt sätt.

Behovet av sådana expressvägar finns också i Stockholm. I dagsläget finns pendlingsstråk för cyklister men de är på flera sätt otillräckliga. Vi föreslår därför att staden snabbtredere hur tre sådana ”cykelstrador” kan anläggas i Stockholm. En i norr, en i väster och en i söder. Det löser inte hela utmaningen med att skapa en fullgod cykelinfrastruktur i Stockholm. Men det är en viktig åtgärd som skulle innebära en tydlig kvalitetshöjning för de stockholmare som vill använda cykeln som ett redskap i vardagen.

Vårt förslag innebär att tre cykelstrador anläggs. Förslaget innebär att vissa parkeringsplatser flyttas från aktuella gator till andra platser. I vissa fall kan det krävas att körfält för bilar istället reserveras för cyklar. Exakta dragningar och hur cykelstradorna bäst ska anslutas till befintliga cykelleder ska trafikkontoret utreda, det kan exempelvis handla om att bredda befintliga primära cykelstråk.

- Norr: blåa cykelstradan i riktning med Birger Jarlsgatan eller Sveavägen.
- Väst: röda cykelstradan i riktning med Sankt Eriksgatan.
- Syd: gröna cykelstradan i riktning med Götgatan.

Inför cykelgator på lämpliga sträckor

Regeringen presenterade i oktober 2020 möjligheten för kommuner att inrätta så kallade cykelgator. Detta ger Stockholm en bra möjlighet att göra det bättre och tryggare för stockholmare som vill ta cykeln.

Syftet med cykelgator är att motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Maxhastigheten är 30 kilometer i timmen. Med cykelgator kan staden främja cykeltrafik på gator där det är blandtrafik, men utan att utesluta motorfordonstrafik. Cykelgatorna lämpar sig därför bra för täta stadsmiljöer där en ny cykelbana inte får plats.

I Stockholm finns flera platser där cykelgator skulle vara lämpliga. Ett exempel är Surbrunnsgatan, där trafikmätningar visar att cykeltrafik är det dominerande trafikslaget under förmiddagens maxtimme längs samtliga kvarter. Ett annat exempel är vissa av gatorna som staden på somrarna gör om till sommargångator. Dessa borde kunna bli cykelgator under resten av året, exempelvis Swedenborgsgatan, Rörstrandsgatan och Hornsbergs strand.

Både i innerstaden och i ytterstaden kan det finnas gator som lämpar sig som cykelgator. Cykelgator bör inte ersätta vanlig infrastruktur i form av cykelbanor och cykelfält, utan ska ses som ett komplement för att främja cykel som transportmedel. Det är därför viktigt att den principiella frågan om vilken typ av gator i Stockholms stad som skulle kunna bli aktuella att reglera som cykelgator hanteras i ett strategiskt sammanhang.

Vi föreslog i motionen från oktober 2020 att staden fram till våren 2021 skulle utreda vilka platser som lämpar sig för att bli permanenta cykelgator. Detta har dock inte gjorts och vi beklagar att förslaget till cykelplan inte innehåller några konkreta förslag. Istället finns endast en beskrivning av vad en cykelgata är.

Cykelservicestationer

Andra kommuner, så som Malmö och Järfälla, har infört så kallade cykelservicestationer. En cykelservicestation är en extra service, ofta i ett cykelgarage, med exempelvis luftpump, cykelverktyg, laddstolpe och möjlighet att rengöra cykeln. Stockholm Parkering har idag garage med bland annat cykelboxar. Bolaget bör genomföra tester med cykelservicestationer där de har cykelparkering.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C), Deniz Butros m.fl. (V) och Urban Emson (SD).

Reservation

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Ordförande Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M) och Gunnar Caperius (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Cykeln är ett av de mest klimatsmarta och yteffektiva transportmedlen och som dessutom ger positiva folkhälsoeffekter. Utifrån detta ser vi från den grönbå majoriteten positivt på arbetet med att ta fram en reviderad Cykelplan för Stockholms stad med målet att fortsatt öka såväl antalet som andelen cyklister.

Planen beskriver att målet ska nås bl.a. genom att bygga ut cykelvägnätet och göra det enklare och säkrare att cykla. Vi välkomnar dessa föreslagna åtgärder, särskilt då vi noterat att färre är nöjda med trafiksäkerheten i dag jämfört med tidigare.

Vi vill därför lyfta behovet av att arbeta brett med åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och samspelet mellan cyklister, fotgängare och andra fordon såsom elsparkcyklar, bilar och tunga fordon. Vi instämmer helt med förvaltningens synpunkter att fler åtgärder behövs i planen. Utan tillräckliga åtgärder riskerar vi att nya och oerfarna cyklister helt enkelt inte kommer våga ta cykeln i framtidens Stockholm. Utöver att funktionsduglig infrastruktur behöver finnas på plats så krävs det att trafikanter av olika trafikslag respekterar varandra för att den uppleva säkerheten ska öka. I sammanhanget är det viktigt att understryka att den ökade mångfalden cyklister och andra typer av fordon som trafikerar cykelbanor, så som elsparkcyklar, elcyklar med högre fart och lastcyklar och cykelvagnar som tar större plats, gör att gruppen i dag inte kan behandlas som homogen. Gruppen utgörs snarare av individer med olika erfarenhet av cykling, olika önskemål och krav, varför frågan om samspel och ömsesidig respekt blir än mer central för att få samspelet i trafiken att fungera.

För att öka trafiksäkerheten behöver problematiken med vårdslöst parkerade elsparkcyklar adresseras tydligare för att framkomlighet och säkerhet på våra gångbanor, cykelbanor och vägar inte ska begränsas på grund av dessa. Vi önskar att Trafikkontoret i sitt fortsatta arbete med att göra Stockholm till en av Europas ledande cykelregioner, har ett holistiskt perspektiv i sin planering och tar hänsyn till alla trafikanters olika behov.

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet välkomnar trafikkontorets arbete med en ny cykelplan. Cykling är det trafikslag som har ökat under pandemin och det är en önskvärd utveckling att det har blivit trångt på stadens pendlingsstråk och andra cykelbanor. Det är

viktigt att staden svarar till efterfrågan av modern och säker cykelinfrastruktur. Pengarna som investeras i cykling betalar sig snabbt tillbaka som minskade utsläpp, friskare luft, bättre folkhälsa och minskad trängsel. Ökad cykling är en förutsättning för att vi ska nå våra klimatmål och mål om frisk luft.

Trots att Stockholms stad har under en längre tid bedrivit ett systematiskt arbete för ökad cykling och gjort viktiga cykelinvesteringar är cykelinfrastrukturen fortfarande bristfällig på många håll i staden. Det kan till exempel handla om för smala banor, trafiklösningar som skapar konflikter med andra trafikslag, trasig beläggning som får ligga kvar år efter år trots att felet anmäls till trafikkontoret, bristfällig skyltning eller trafiksignaler som inte fungerar för cyklister. Cykel är fortfarande ett underordnat trafikslag i trafikmaktordningen, och var och en som cyklar i Stockholm har själv upplevt detta. Vi behöver skapa en stad där det är lättare, smidigare och tryggare att cykla än att åka bil. Tyvärr har vi fortfarande en lång väg kvar, men den nya cykelplanen kan vara ett steg framåt i arbetet.

Vi vill lyfta några punkter som vi anser är viktiga. Vi instämmer med förvaltningen om att ambitionsnivån bör ökas så att den åtminstone harmoniseras med ambitionsnivån i Region Stockholms nya cykelplan som sätter den regionala målsättningen på 20% andel av resor som görs med cykel 2030. Det regionala målet på 20% gäller hela regionen, och Stockholm är den kommun som har bästa förutsättningar för en högre cykelandel. Staden är tätbebyggd och en stor andel av invånarna bor inom en halv timmes cykelresa från arbete eller studier. Målsättningen bör därför bli mer ambitiös. Ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att prioritera arbetet över kommungränserna kring infrastrukturplanering, drift, underhåll och vinterväghållning så att cykling får bättre förutsättningar mellan Stockholm och kranskommunerna.

Förslaget till cykelplan breddar perspektiven i fråga om vilka som ska beredas möjlighet att cykla, och vilka olika typer av cyklar som infrastrukturen behöver ta hänsyn till. Detta är mycket positivt, och den viktigaste slutsatsen förtjänar att lyftas fram:

“Breda cykelbanor som möjliggör omkörning och cykling i bredd, tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar för en mångfald av fordon och cyklister med olika förutsättningar.“

Tyvär saknas ett funktionshinderperspektiv i de anslutande texterna. Till exempel rullstolar med olika former av armcykelanordningar kan bereda rullstolsburna utökad frihet att förflytta sig längre sträckor, samtidigt som de får förbättrad hälsa. Kraven på infrastrukturen för dessa fordon är mycket snarlika de för lastcyklar, men de förtjänar att omnämnas specifikt, så att funktionshinderperspektivet uttryckligen beaktas till exempel vid nybebyggelse, trafikarbeten och annat underhållsarbete.

Två viktiga områden för att höja både den upplevda och den faktiska säkerheten för cyklister är vinterväghållning och förbättrad framkomlighet även vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt.

Förslaget till cykelplan betonar vikten av att fortsätta utveckla arbetet med sopsaltning. Det är positivt, men vi noterar att man missar ett tillfälle att betona en av vinsterna, nämligen den minskade mängden grus som skapar risker för singelolyckor under vårmånaderna.

Redan tidigare nämnt är kravet på bättre förutsättningar för gående och cyklister vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt. Här behöver staden skärpa kraven och det egna uppföljningsarbetet, inklusive tillräcklig kompetenshöjning, vidareutbildning och tvingande styrmedel för att otrygga situationer helst inte ska uppstå alls, och i annat fall skyndsamt åtgärdas. Kraven behöver sträcka sig från att tillräckliga hänsyn ska tas från första TA-ansökan, till hur entreprenörer efterlever planerna vid genomförandet arbetet, inklusive efterföljande återställningsarbeten, som behöver ske utan onödiga fördröjningar.

Dessa är exempel på områden där ett förbättrat kunskapsunderlag genom bättre användande av synpunkter från TyckTill skulle kunna förbättra uppföljning och utvärdering.

Vänsterpartiet välkomnar att Stockholm efter flera års väntan på grund av havererade upphandlingar nu får ett låncykelsystem. Det är ett sätt att öka cyklandet och kan bli en del av kombinerad mobilitet. Vi ser fram emot att systemet blir mer tillgängligt för hela befolkningen och inte endast för innerstadsborna som det förra systemet var. Vi vill gärna se att lånesystemet utvecklas i samverkan med Region Stockholm så att vi får ett regionalt låncykelsystem. En förbättrad koppling mellan kollektivtrafik och cykling är också ett viktigt utvecklingsområde. Varje tunnelbanestation,

annan kollektivtrafikknutpunkt och större busshållplats bör förses med trygga cykelparkeringar. Där har kommunen en stor rådighet för att få det att fungera.

Vi anser att det positivt med innovativa lösningar för ökad cykling som presenteras i planen. De får dock inte användas i stället för cykelanpassad infrastruktur. Till exempel upplever inte alla cyklister sig trygga vid cykling mot enkelriktat. Den här typen av lösningar kan vara ett bra komplement till andra åtgärder och prioriteringar om tillsammans skapar en bra tillgänglighet för cyklister.

Slutligen vill vi påpeka att cykel är ett prioriterat trafikslag enligt Framkomlighetsstrategin, ett styrdokument som det råder en bred politisk enighet om. Vi vill gärna se att cykel får den prioriterade statusen även i praktiken. Det finns för många exempel på att detta inte är fallet när man väger de olika trafikslagens behov mot varandra i trafikplaneringen, driften och underhållet. Stockholm har potential att bli en cykelstad värd namnet, men det förutsätter rätt prioriteringar från politiken och i det praktiska arbetet över förvaltningsgränserna.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Cykelplanen för Stockholm är gedigen och det är bra med ambitionen att skapa en översiktlig plan för cykelinfrastrukturen för att få till en bättre helhetsbild. Det finns många positiva delar i cykelplanen men tyvärr är många delar av den starkt ideologiskt påverkad och inte byggd på hur verkligheten ser ut eller vad som praktiskt behöver göras. De omfattande ambitionerna och åtgärderna som föreslås i cykelplanen är baserade på att staden ska införa starka incitament och social ingenjörskonst för att fler ska cykla. Något som Sverigedemokraterna är starkt emot.

Det är orealistiskt att tro att 70 % av Stockholms stads invånare ska cykla, gå eller använda kollektivtrafiken. Det skulle innebära att på en relativt kort tid måste många invånare ställa bilen, och det är inget alternativ för vissa grupper som är beroende av bilen på ett eller annat sätt. Med den tekniska utvecklingen med fler och bättre fossilfria alternativ som dessutom sjunker i pris ser vi inte en framtid där invånarna kommer att välja bort bilen. Tvärtom spår vi en kommande ökning av antal personer som väljer att ha bil. Vi borde därför planera för hur verkligheten ser ut i stället för efter utopiska önskescenarier

Bilen och kollektivtrafiken bör vara det som ligger i fokus när staden planerar för infrastrukturen. När det gäller cykel och kollektivtrafik ser vi Sverigedemokrater inga problem med att sätta upp ytterligare och säkrare cykelställ vid hållplatser, stationer, idrottshallar, publika anläggningar/lokaler och arbetsplatser samt andra åtgärder för att underlätta för dem som väljer att ta cykeln. Inte heller är det något problem att utöka och förbättra de befintliga cykelstråken. De pengar som spenderas på cykeltrafiken måste dock vara proportionella jämfört med kollektivtrafiken och bilen i förhållande till hur många som brukar de olika färdmedlen. Sverige är ett land som har flera säsonger och vintern är återkommande väldigt kall med mycket snö vilket naturligtvis försvårar för och minskar antalet cyklister.

Ersätтарыttrande

Ulrika Hoff (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Katarina Luhr m.fl., Torbjörn Erbe m.fl. (M) och Gunnar Caperius (C).

§ 13

Kollektivtrafikplan 2050

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/776

Dnr 2021-10198

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 8 september 2021.

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 Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi instämmer i förvaltningens remissvar på kollektivtrafikplanen 2050 som är ett viktigt planeringsdokument för att skapa en hållbar storstadsregion för alla. Det är tydligt att kollektivtrafiken behöver utvecklas i en stad som växer. En högre andel som reser kollektivt jämfört med bilresandet spar på både miljö och klimat med mindre utsläpp och buller och leder sammanlagt till ett effektivare transportsystem. Det är dessutom en investering som framförallt gynnar dem med lägre inkomster, även om den är bra för alla.

Vi oroas därför av bedömningen att de aviserade åtgärderna inte kommer att räcka för att nå trafikförsörjningens mål för kollektivtrafikresandet. Kollektivtrafikplanen kommer därmed behöva uppdateras kontinuerligt och föreslå nya åtgärder i takt med att utvecklingen går framåt.

Vi socialdemokrater vill prioritera investeringar i hållbara transporter. Staden och regionen behöver satsa på gång, cykel och kollektivtrafik framför investeringar som bedöms leda till ökade utsläpp. Vi vill utveckla tunnelbanan och knyta ihop densamma med tvärgående förbindelser. Vi vill också utveckla busstrafiken med separata körfält, snabbussystem och utvecklade busskartor. Vi välkomnar idéerna om att underlätta för stockholmarna att växla mellan olika transportslag, där kollektivtrafiken kombineras med andra färdssätt. Vi ser framför oss att SL-kortet görs om till ett mobilitetskort som samordnar delnings- och betalningstjänster för allt ifrån båt, tåg, tunnelbana, låncyklar, bilpooler med mera. När kollektivtrafiken utvecklas är det också viktigt att biljettpriserna inte skenar så att alla har råd att resa i staden.

Vi vill även understryka behovet av att fördjupa analyserna av resandet i staden efter pandemin. De som har kunnat jobba hemifrån har lagt grunden för en ökad mängd distansarbete vilket påverkar hur efterfrågan på resor i staden kommer se ut. Nya och flexibla arbetstider har potential att jämna ut trafikresandet över dagarna och på så sätt använda befintlig kapacitet mer effektivt. Det är viktigt att dessa aspekter lyfts in i planeringen som komplement till prognoserna som tagits fram av RUF 2050. Det är också centralt att kollektivtrafikplaneringen knyts an till regionens

energiförsörjningsplanering för att säkra förutsättningarna för en fortsatt expansion.

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för ett fungerande samhälle och för klimatomställningen. Därför välkomnar Vänsterpartiet trafikförvaltningens långsiktiga utvecklingsplan för kollektivtrafiken. Framtidsvisionerna som presenteras i planen har långtgående påverkan på staden, stadsbilden och stockholmarna. Därför ser vi fram emot en bra samverkan mellan Stockholms stad och Region Stockholm där staden är en aktiv och konstruktiv part.

Idag står kollektivtrafiken framför stora utmaningar. Pandemin har inte bara inneburit ekonomiska förluster för kollektivtrafiken utan också ändrat på mobilitetsmönstren, och det är för tidigt att förutse vilka ändringar kommer att bli långvariga. Den viktigaste utmaningen är kollektivtrafikens klimatomställning. Långt innan planåret 2050 behöver Stockholms kollektivtrafik elektrifieras, vilket innebär att flera tekniska, organisatoriska och ekonomiska frågor behöver lösas. Även där ser vi gärna att staden stödjer detta arbete på ett proaktivt sätt.

Vänsterpartiet vill skapa en välkomnande, trygg och tillgänglig kollektivtrafik för hela befolkningen. Kollektivtrafiken behöver utvecklas så att den verkligen blir konkurrenskraftig mot privatbilismen så att dess andel kan öka. Utan detta kan inte klimatmålen nås. En attraktiv kollektivtrafik innebär också att kollektivtrafiktaxan är låg och att den till en större del finansieras från skattemedel. Vi vill även skapa bättre förutsättningar för kombinerad mobilitet och ser helst att kommuner och regioner är drivande i det arbetet så att det kommer alla invånarna till del.

Vänsterpartiet ser positivt på kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar där trafikslagen används på ett optimalt sätt. Vi vill utveckla tunnelbanan som kompletteras av annan spårbunden trafik, BRT (Bus Rapid Transit)-linjer och bussar. Här är det av stor vikt att kollektivtrafiken planeras och byggs i samma takt som staden så att den blir en naturlig del av invånarnas vardag.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna ser positivt på många av de 84 åtgärdsförslagen för att stärka och förbättra kollektivtrafiken.

Dock vill vi lyfta fram ett särskilt stort framtida problem i Stockholms kollektiv trafik - bussterminalen i Katarinaberget. Problematiken med byggandet av denna (och även Nobel Center m.m.), den ohållbara kostnadsbilden för detta projekt och de enorma olägenheterna för Stockholm trafik i allmänhet har vi påtalat upprepade gånger, och vi anser att en kollektivtrafikplan för 2050 borde granska och redan nu komma med idéer om hur denna stora källa till framtida problem kan desarmeras.

§ 14

Samråd om förslag till detaljplan för del av fastigheten Norra Djurgården 1:1, Uggleviksreservoaren, i stadsdelen Norra Djurgården

Remiss från stadsbyggnadsnämnden S-Dp 2020-02200

Dnr 2020-9384

Jäv

Fritz Lennaárd (M) har på grund av jäv inte deltagit i eller varit närvarande vid handläggningen av detta ärende.

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till förslaget till detaljplan, men anser att nedanstående synpunkter bör beaktas i den fortsatta planeringen:
 - En översiktlig markundersökning bör genomföras inför granskningen av planen.
 - För att minska planens påverkan på de ekologiska spridningssambanden är det av stor vikt att de kompensationsåtgärder avseende naturmiljö som lyfts i naturvärdesinventeringen samt i miljökonsekvensbeskrivningen genomförs.
 - Miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med uppgift om vem som ansvarar för uppföljningen av naturmiljöns återetablering inom planområdet.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 1 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 15

Motion om att göra stadsdelarnas parkplaner tillgängliga för medborgarna av Anders Göransson (S)

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/822

Dnr 2021-11284

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 31 augusti 2021.

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 ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi gläds åt att förvaltningen delar ambitionen att fortsätta att arbeta för att stadsdelarnas parkplaner ska göras tillgängliga för medborgarna i staden. Vi delar uppfattningen att det vore positivt om fler hittar till stadens parkplaner och att stadsdelskontoret bör se över möjligheten att göra just detta. Ju fler av stadens många dokument och planer som blir kända för allmänheten desto bättre kan staden och den lokala demokratin utvecklas.

Staden har förstås begränsad möjlighet över Googles sökalgoritmer men skulle ha möjlighet att i högre utsträckning än i dag kommunicera ut information om stadens parker för att på så sätt få fler att hitta till dem. Det är viktigt att staden tar tillvara på stockholmarnas synpunkter om hur våra parker kan utvecklas och att staden är en aktiv part i det digitaliserade samtalet i enlighet med det beslutade digitaliseringsprogrammet.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna ser med viss överraskning på motionärens motivering påstående att medborgare "...diskuterar stadens parker på digitala arenor som till exempel Wikipedia och Google Map...". Ingen av de nämnda digitala plattformarna är en diskussionsplattform och även om en medborgare skulle kunna lägga in information i Wikipedia som är en öppen plattform (vilket Google Maps INTE är) vore formatet på denna plattform fakta och information, inte diskussion.

Om motionen mot förmodan skulle vinna gehör ber Sverigedemokraterna också att få påpeka att dylika initiativ effektivast skulle samordnas och genomföras av den av Peter Wallmark föreslagna centrala park- och naturvårdsförvaltningen enligt motion Dnr KS 2021/439.

§ 16

Motion om elektrifiering av hemtjänsten av Clara Lindblom, Rikard Warlenius och Robert Mjörnberg (alla V)

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/306

Dnr 2021-7013

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 26 augusti 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C) och Urban Emson (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att nämnden tillstyrker motionen, samt anför utöver detta följande:

För att nå målsättningen om en fossilbränslefri organisation till år 2030 behöver alla aktörer ställa om. Miljöförvaltningen lyfter i sitt tjänsteutlåtande att andelen miljöbilar i stadens upphandlade hemtjänst är betydligt lägre än den hemtjänst som sker i stadens regi. Stockholms stad har en hemtjänst med en stor andel privata utförare därför är det av stor betydelse att omställningen där tydligare regleras. Förslagen i motionen är ett nödvändigt steg mot en fossilfri framtid.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Gunnar Caperius (C) och Urban Emson (SD).

Reservation

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag.

Särskilt uttalande

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna bifaller förvaltningens förslag till beslut och vill därutöver anföra följande.

All förändring sker i etapper och gradvis. Att ställa krav på en omedelbar förändring i en miljö, bilpark och samhälle som ännu inte är redo för en total omställning speglar antingen en naivitet runt hur förändring bedrivs i en demokratisk marknadsekonomi - eller en fortsatt blind tilltro till planekonomins principer.

§ 17

En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden (SOU 2021:21)

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr 2021/879

Dnr 2021-12141

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 8 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 18

Remiss av trafikkontorets handlingsplan mot nedskräpning på land och i vatten (Dnr KS 2021/794)

Dnr 2021-10249

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 2 september 2021.

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

Ordförande Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M) och Gunnar Caperius (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är viktigt att staden har ambitionen att ta ett helhetsgrepp kring frågan om nedskräpning. Nedskräpning ger upphov till både försämrad trivsel, otrygghet och skador för djur och natur samtidigt som städningen kostar trafikkontoret och stockholmarna ca 200 mnkr varje år.

Budgetuppdraget 2020 angav att arbetet med handlingsplanen skulle ske i samråd med kommunstyrelsen, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt stadsdelsnämnderna. Därför är det av stor vikt att miljöförvaltningens synpunkter nu tas omhand och förs in i planen. Miljöförvaltningen har ett antal budgetuppdrag som relaterar till stadens arbete mot nedskräpning, bl.a. gällande mikroplast, hållbar plastanvändning, samt arbete mot nedskräpning av sjöbottnar som har stor relevans för handlingsplanen. Vi anser därför att förvaltningens expertis inom dessa områden är av stor vikt i arbetet med framtagandet av den remitterade handlingsplanen.

Vi delar miljöförvaltningens analys av handlingsplanen och ser ett behov av att trafikkontoret kompletterar och förtydligar handlingsplanen utifrån framkomna förslag och rekommendationer. Bl.a. vill vi se ett förtydligande kring hur planen förhåller sig till andra relevanta styrdokument, olika aktörers ansvar, existerande lagstiftning, hanteringen av nedskräpning i samband med evenemang och dumpning av avfall och så vidare.

Ur miljö- och hälsoskyddsnämnden perspektiv vore det även önskvärt om de negativa effekterna för miljön lyftes tydligare samt att föreslagna åtgärder som relaterar till vattenmiljöer utvecklades. Vi ser även ett behov av att lyfta det faktum att nedskräpningen kostar staden stora summor per år - skattemedel som skulle kunna användas för andra ändamål, om nedskräpningen minskade.

För att nedskräpningen på land och i vatten ska minska behövs ett stadsövergripande perspektiv. Vi önskar att detta tas i beaktande av trafikkontoret i den fortsatta beredningen av ärendet, och att berörda, nämnder, förvaltningar och bolag involveras i detta.

Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Många stockholmare anser att nedskräpningen är ett stort problem och många upplever dessutom att nedskräpningen har ökat. Det är angeläget både för upplevelsen av vår stad och för miljön att nedskräpningen minskar. Vi välkomnar därför förslaget till handlingsplan mot nedskräpning på land och i vatten, men konstaterar att den saknar stora delar. Vi delar miljöförvaltningens åsikt att handlingsplanen måste vara mer framåtsyftande med ett bredare och stadsövergripande perspektiv, istället för att bara beskriva det arbete som redan bedrivs inom trafikkontorets verksamhet. Nu missas helt stadens samlade möjligheter för att minska nedskräpning. Nu saknas dessutom nedskräpning i vatten helt.

En förklaring till detta kan vara att förankringsprocessen med berörda har varit mycket bristfällig, vilket miljöförvaltningen lyfter fram. Det är allvarligt att berörda inte haft tillräcklig möjlighet att lämna samlade synpunkter under framtagandet av handlingsplanen.

I förslaget till handlingsplan kan vi läsa att IVL Svenska Miljöinstitutet bedömer att nedskräpning är en av de största källorna till mikroplast i miljön. Mer än 50 procent av skräpet i det offentliga rummet utgörs av plast, till exempel cigaretterfilter, portionspåsar för snus samt mat- och dryckesförpackningar. Trots detta framgår det inte hur förslaget till handlingsplan förhåller sig till handlingsplanen för minskad spridning av mikroplast.

Spridningsvägarna för mikroplast är främst dagvatten, slam och avloppsvatten. Ett förändrat klimat med stigande medeltemperatur medför dessutom ökad och mer intensiv nederbörd. Redan idag kan skyfall inträffa men såväl frekvensen som regnmängderna förväntas öka i framtiden. Ändå innehåller handlingsplanen ingenting om att samordna arbetet mot nedskräpning med stadens skyfallshantering, arbetet för god vattenstatus och dagvattenstrategin. Vi menar att detta måste skrivas in i handlingsplanen.

Vi håller med miljöförvaltningen om att det måste förtydligas hur förslaget till handlingsplan mot nedskräpning på land och vatten förhåller sig till andra relevanta styrdokument i staden, exempelvis avfallsplanen, handlingsplan om god vattenstatus, dagvattenstrategi och handlingsplanen för minskad spridning av mikroplast. Vi håller också med om att det måste förtydligas vilket ansvar stadens aktörer har för de olika åtgärderna. Åtgärderna måste också kopplas till stadens utmaningar så att åtgärderna motiveras.

Förslaget till handlingsplan tar även upp att staden i samråd med Förpacknings- och tidningsinsamlingen (FTI) ska diskutera hur nedskräpning vid återvinningsstationer kan minska. Vi välkomnar denna åtgärd. Vi har länge påtalat att vi ser ett ökat behov av åtgärder för att komma tillrätta med situationen vid stadens återvinningsstationer och har även lämnat in en motion om detta. Majoriteten har hittills inte tagit till sig av våra förslag, men det gläder oss att frågan nu tas upp i förslaget till handlingsplan. Idag upplever många stockholmare att återvinningsstationer är nedskräpade, otrygga och otillgängliga. Även om återvinningsstationerna inte drivs av staden utan av företag inom återvinningsbranschen behöver staden ta ett ansvar för frågan eftersom den har stor påverkan på vår stadsmiljö och nedskräpningen. Staden behöver samla branschen och andra relevanta aktörer för att förbättra situationen och tillgängligheten. Vi delar miljöförvaltningens synpunkt om att arbetet måste vara större än att sätta upp skyltar på flera språk. En del måste vara att komma tillrätta med problem med dumpning av grovsopor och byggmaterial i närheten av återvinningsstationerna. En annan del kan vara att arbeta mer aktivt med medborgardialog.

Att förslaget till handlingsplan mot nedskräpning på land och i vatten helt saknar allt som handlar om nedskräpning i vatten är anmärkningsvärt. Vi håller med miljöförvaltningen om att Stockholms Hamnars nuvarande roll i städning och rensning av stadens vatten och längs vattennära ytor måste lyftas fram. Bland annat eftersom Stockholms Hamnar i dagsläget är de enda aktörerna som har utrustning för upplockning av skräp med båt. Vi håller också med om att det behövs fler åtgärder som syftar till att utöka samarbetet med ideella föreningar och utveckla hanteringen av rensning av bottnar och bortforslande av bottenskräp.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna bifaller förvaltningens förslag till beslut och vill därutöver anföra följande.

Med en avgränsad handlingsplan bör man vara tydlig med hur arbetet med denna handlingsplanen skall övergå i arbete med att sprida handlingsplanens positiva effekter både nationellt och i privat sektor - och huruvida så är avsikten/ambitionen eller inte. Även tydliga mål som kan följas upp, samt tydliga ansvarsfördelningar är måsten i dylikt arbete.

Ersättaryttrande

Ulrika Hoff (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Katarina Luhr m.fl., Torbjörn Erbe m.fl. (M) och Gunnar Caperius (C).

§ 19**Handlingsplan om minskat klotter****Remiss från kommunstyrelsen, KS 2021/445**

Dnr 2021-5494

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 25 augusti 2021.

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

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna vill opponera sig mot hur tjänsteutlåtandet framhåller brist på information och kunskap (om tex klotterpolicyn) som orsaker till problemet - när grundproblemet är den minskade allmänna tryggheten i samhället, de alltmer ansträngda instanser som skall tillse ordning och reda i samhället, samt en alltmer urholkad respekt för lag och ordning.

Att utreda varför klotter ökar kan visserligen vara en meningsfull del av åtgärdsplanen, men man kan nog komma ganska långt bara genom att applicera sunt förnuft och en klarsynt bild av Sverige.

§ 20

Miljöövervakning av Mälaren 2020 samt rapportering från Mälarens vattenvårdsförbunds årsstämma 2021 Rapport från provtagningar och studier i Mälaren genomförda på uppdrag av Mälarens vattenvårdsförbund samt rapportering från förbundets årsstämma

Dnr 2021-13397

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner anmälan av Rapport Fokus på Mälaren 2020 samt rapporteringen från årsstämman.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 18 augusti 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 21

Tyresåns vattenvårdsförbund – verksamhetsberättelse och miljöuppföljning 2020

Dnr 2021-13365

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner anmälan av Tyresåns vattenvårdsförbunds verksamhetsberättelse och miljöuppföljning för år 2020.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 20 augusti 2021.

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

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi instämmer med miljöförvaltningen att arbetet som görs i Tyresåns vattenvårdsförbund är av stor betydelse för att miljötillståndet i våra vattenförekomster ska kunna förbättras och miljökvalitetsnormerna uppnås. Vattenvårdande åtgärder måste fortsätta prioriteras och medlemskommunerna måste avsätta tillräckliga resurser för att målen ska kunna nås. Vi noterar ett negativt utfall vad gäller mål 8 "Ytvatten följer miljökvalitetsnormer för kemisk status" då flera av sjöarna har för höga nivåer av ämnena PBDE och kvicksilver, vilket är ett delvis nationellt problem, som staden aktivt behöver adressera.

§ 22

Svealandskusten 2021- årsrapport från Svealands kustvattenvårdsförbund

Dnr 2021-13141

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner anmälan av Svealands kustvattenvårdsförbunds årsrapport Svealandskusten 2021.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 3 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 23**Upphävande av tillstånd till hållande av tupp**

Dnr 2021-12031

Detta beslut läggs inte ut på internet på grund av Dataskyddsförordningen (GDPR).

§ 24**Gällande handlingsplanen för ett cirkulärt byggande i Stockholms stad 2021-2024 med fokus på minskat byggavfall. Skrivelse från Urban Emson (SD)**

Dnr 2020-6729

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt sitt förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar skrivelsen till förvaltningen för beredning.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 25**Övrigt**

Ledamoten Jonas Nilsson (M) ställer tre frågor till miljöförvaltningen. Frågorna handlar om följande:

- Ett utskick från Stockholm Vatten och Avfall AB med information om kompostering
- Foodtrucks i Rålambshovsparken
- Muddring av Magelungen i Fagersjö och hur miljöförvaltningen ställer sig till detta.

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ger miljöförvaltningen i uppdrag att besvara frågorna vid nästa sammanträde.

§ 26**Förvaltningschefens information**

Förvaltningschefen Anna Hadenius informerar om att en föredragning om Agenda 2030 kommer att hållas efter dagens sammanträde.

Gustav Landahl informerar nämnden om ”Guide till tystnad” som nu har uppdaterats av miljöförvaltningen. Den kommer att skickas ut till nämnden.

Vid protokollet

Timmie Aspelin