

Utlåtande 2009:89 RII (Dnr 303-1336/2008)

En ny inriktning för Stockholms miljöarbete
Motion av Roger Mogert m.fl. (s) (2008:47)

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Motion (2008:47) av Roger Mogert m.fl. (s) anses besvarad med vad som
anförs i detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Roger Mogert m.fl. (s) har lämnat en motion (2008:47) om en ny inriktning för Stockholms miljöarbete. Motionen är i huvudsak en omfattande genomgång av flera miljöutmaningar staden står inför och kommunens roll i detta arbete. Motionen innehåller totalt 25 förslag och yrkanden inom olika områden såsom klimat, luft, vatten, avfall, fastighetsbeståndet, konsumtion, stadsmiljö och byggande. Motionens kärna utgörs av kravet på en ”fundamental förändring av kommunens angreppssätt”, formulerat i två punkter.

- Krav på en central kompetens i staden för strategiskt drivande av miljösmål och vägandet av miljösmål mot andra mål.
- Tydliga uppdrag och tillräckliga resurser inom alla kommunens reglerade verksamhetsområden för uppnåendet av miljömålen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt till stadsdelsnämnderna Skarpnäck,

Spånga-Tensta och Södermalm och även till Stockholms Stadshus AB, Stockholms Hamn AB, Stockholm Vatten AB och AB Svenska Bostäder. Exploateringskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande. Fastighetskontoret har lämnat detta som kontorsyttrande. Stockholms Stadshus AB har avstått att för egen del svara på remissen. AB Svenska Bostäder har lämnat ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret konstaterar att det mesta är tillgodosett genom nuvarande arbetsordning och mål för miljöarbetet. Staden har ett miljöprogram med ambitiösa mål som sträcker sig från 2008-2011. Miljöprogrammets styrning och uppföljning är inarbetad i budgetprocessen vilket innebär att uppdrag och resurser på mycket tydligt sätt hänger ihop, helt i enlighet med vad motionärerna efterlyser.

Exploateringsnämnden anför att för byggande på stadens mark har exploateringskontoret tagit fram riktlinjer för miljöarbetet 2008-2011 som fokuserar på de delar av verksamheten där staden har stor rådighet och där det behövs styrning. Miljöstylningsrådet och Kretsloppsrådet utvecklar tillsammans med andra berörda parter Stockholms stads program för miljöanpassat byggande till nationella riktlinjer för miljöanpassat byggande. I de områden som staden ska miljöprofilera sig i kommer särskild fokusering läggas på i princip alla de punkter som tas upp i motionen.

Fastighetskontoret ansluter sig till yttrandet från exploateringskontoret och trafikkontoret.

Miljö- och hälsoskydds-nämnden påpekar att staden har utrett vad som krävs för att kunna sänka utsläppen till 3,0 ton per person till år 2015. Det finns möjlighet att göra ytterligare en utredning för att se vad som krävs för att minska utsläppen till 2,0 ton respektive 2,5 ton per invånare. Nämnden gör dock bedömningen att resurserna de närmaste åren i första hand bör användas till att stödja arbetet i staden så att utsläppsminskningar genomförs. Det mål som kommunfullmäktige satt upp är mycket ambitiöst och det hade därför varit önskvärt med en politisk samling kring detta första steg mot att Stockholm 2050 skall vara en helt fossilbränslefri stad. Det är beklagligt om fokus riktas på vilket mål som skall ställas upp istället för att koncentrera alla ansträngningar på att vidta de åtgärder som krävs för att uppnå det första steget mot hållbara CO2 utsläpp.

Stadsbyggnadsnämnden konstaterar att Stockholm arbetar för att bli en allt mer klimateffektiv stad och delar inte motionärernas åsikt om att det behövs ett nytag för Stockholms miljöarbete. Det finns mycket i motionen som är direkt felaktigt och många av de förslag som ges motsvaras av redan genomförda och planerade åtgärder. Nämnden lyfter exempelvis fram det pågående arbetet med miljöprofilering av Norra Djurgårdsstaden och ytterligare ett stadsutvecklingsprojekt. I dessa områden ska miljöeffektiva lösningar utarbetas i samverkan med byggbranschen, till exempel avseende avfallshantering, energieffektivisering, byggprocesser och materialval. Många av motionärernas

förslag för miljömässigt hållbart byggande är aktuella i detta utvecklingsarbete. Nämnden vill särskilt peka på att stadshusalliansen har initierat ett arbete för att inventera Stockholms stads offentliga miljöer, kommunala bostäder och fastigheter för att hitta miljö- och energibovrar.

Trafik- och renhållningsnämnden påpekar att staden redan idag efter beslut i kommunfullmäktige ställer miljökrav på entreprenörerna vid all upphandling av olika entreprenadarbeten i staden. Avfall betraktas till stor del som råvara för framställning av energi och produkter. Producentansvaret i nuvarande utformning innebär att staden har liten möjlighet att påverka förpacknings- och tidningsproducenterna så att återvinningsstationerna grävs ned. Vid nybyggnation av bostadsområden har dock staden möjlighet att planera in nedgrävda återvinningsstationer. Maskinella insamlingssystem behövs för effektivare avfallshantering och staden verkar idag för anläggning av maskinella insamlingssystem vid nybyggnad. Kan inte fastighetsnära insamling utföras maskinellt bör den undvikas. Stadens system med differentierad avfallstaxa för att minska transporter och öka insamlingen av matavfall kan fortsätta utvecklas.

Stadsdelsnämnden Skarpnäck tar inte ställning till motionens enskilda yrkanden med hänvisning till att det krävs långtgående utredningsinsatser och analyser för att bedöma dem var och en för sig och vilka åtgärder som gör mest miljönytta. Stadsdelsnämnderna arbetar idag utifrån stadens miljöprogram. Insatser krävs för att minska energiförbrukningen, öka källsorteringen, minska transportarbetet, öka andelen ekologisk mat m.m.

Stadsdelsnämnden Spånga-Tensta konstaterar att staden har ett miljöprogram som är antaget i kommunfullmäktige hösten 2007 och att tydliga uppdrag därmed har givits till stadens nämnder och styrelser. Den aktuella motionen innehåller främst socialdemokratiska ställningstaganden som nämnden inte avser att kommentera. Nämnden kan avslutningsvis konstatera att denna motion inte ger anledning till en ny inriktning på stadsdelens miljöarbete.

Stadsdelsnämnden Södermalm anför att för att åstadkomma en nödvändig utveckling mot ett hållbart samhälle är det av stor vikt att staden centralt genom stadsledningskontoret ger stadens förvaltningar och bolag tydliga anvisningar om vilka miljömål som ska uppnås. I stadens webbaserade ILS-system har detta tydliggjorts då alla förvaltningar är tvungna att följa upp vissa miljörelaterade indikatorer. Enligt nämnden är detta en förutsättning för ett bra miljöarbete inom staden. Vad gäller kravet på att införa miljömål och sociala mål i stadens dokument för upphandlingspolicy, kan nämnden konstatera att det idag finns utrymme att utforma sådana krav men att det är upp till varje nämnd att göra det.

Stockholms Hamn AB konstaterar att de i motionen framlagda yrkandena ligger väl i linje med det inom Stockholms Hamnar pågående miljöarbetet. Bolaget påpekar vidare att det är viktigt att driva ett framtida miljöarbete med inriktning mot de frågor som har störst betydelse och största negativa miljökonsekvenserna. Mot bakgrund av detta pågår ett arbete med översyn av

Stockholms Hamnars fortsatta inriktning av miljöarbetet. Projektet heter Miljö 2.0 och utifrån detta kommer nya mål och handlingsplaner tas fram.

Stockholm Vatten AB har en väl utvecklad uppföljning för att säkerställa att verksamheten bedrivs i linje med de nationella miljömålen, stadens miljöprogram samt vattenprogrammet för Stockholm. Uppföljningen av verksamhetens påverkan på miljön sker genom kundenkäter, egna mätningar, utredningar och registreringar i driftstörningssystem. Utvecklingen har inom samtliga dessa områden varit positiv de senaste åren. Bolaget har genomfört rationaliseringar vilket lett till prioritering av investeringar och underhållsåtgärder på ett nytt sätt. Leveranssäkerhet och vattenkvalitet har dock fortsatt en mycket hög prioritet inom Stockholm Vatten.

AB Svenska Bostäder började tidigt arbeta med miljöfrågor och har gjort omfattande insatser för att minska utsläppen av växthusgaser, sanera föroreningar, göra bra materialval samt förbättra inomhusmiljön och avfallshanteringen. Bolagets prioriterade miljöområden följer flera av de yrkanden som framförs i remissen. Stora resurser har bland annat lagts på att automatisera fastighetsdriften samt att driva utvecklingsprojekt för att minska energianvändningen. Den 7 oktober 2008 togs det första spadtaget för kvarteret Blå Jungfrun i Hökarängen. Det är Stockholms första hyreshus som byggs med passivteknik.

Mina synpunkter

Stockholms stad fick i februari i år ta emot priset som Europas första miljöhudstad år 2010. Stockholm var en av åtta finalister och konkurrensen från andra europeiska städer var hård. Beslutet föregicks av noggranna redovisningar från respektive städer om deras miljöarbete och vidare krävdes redovisning av nyckeltal på en mängd områden. Juryns motivering till att välja Stockholm var att staden både har haft ett långvarigt miljöarbete som gett goda resultat och att Stockholm genom sitt pågående arbete och sina mål för framtiden tydligt visar att miljöarbetet i staden ständigt drivs framåt.

Även i remissammanställningen till detta ärende där ett flertal bolag och nämnder redovisar sitt miljöarbete finns många goda exempel på det goda miljöarbete som pågår i staden.

I motionen återfinns en mängd förslag på olika områden. Jag kommer inte att återge alla dessa i detta avsnitt utan väljer i stället att använda motionens huvudrubriker.

Kommunen

Motionen kommenterar, tangerar och föreslår i vissa fall ambitionshöjningar för stadens rådande miljöpolitik. Nuvarande miljöprogram antogs av kommunfullmäktige i november 2007. Programmet löper mellan 2008 och 2011. Jag instämmer helt med stadsledningskontorets synpunkt att ett styrprogram av denna typ bör ha längre operativ tid än ett år, innan det omarbetas för att

åstadkomma resultat. Fokus bör läggas på att uppnå de ambitiösa mål som finns i programmet istället för att lägga resurser på att arbeta fram ett helt nytt miljöprogram. Miljöprogrammets styrning och uppföljning är inarbetad i budgetprocessen vilket innebär att uppdrag och resurser på mycket tydligt sätt hänger ihop, helt i enlighet med vad motionären efterlyser. Miljömålen är beskrivna i miljöprogrammet som i sin tur är inarbetad i budget och i stadens ledningssystem ILS.

Klimat

Motionen föreslår att en ny utredning ska göras för att undersöka förutsättningarna att komma ner till 2,5 ton CO₂ekv per person till 2015. Staden har utrett vad som krävs för att kunna sänka utsläppen till 3,0 ton per person till år 2015. Jag instämmer med miljö- och hälsoskydds nämndens bedömning att resurserna de närmaste åren i första hand bör användas till att stödja arbetet i staden så att utsläppsminskningar genomförs. Det mål som kommunfullmäktige satt upp är mycket ambitiöst och går avsevärt längre än såväl de svenska som de europeiska ambitionerna. Målet att nå 3,0 ton CO₂ i genomsnitt till 2015 uppnås ingalunda automatiskt utan bara genom stora förändringar. Det referensscenario miljöförvaltningen lät ta fram förutsätter att Fortum byggt det nya kraftvärmeverket Värtan (det svarar ensamt för 0,4 ton/inv av de 0,9 ton/inv som anges i referensscenariot), att hälften av tillkommande småhus väljer fjärrvärme till 2015, att alla flerbostadshus väljer fjärrvärme, att allt bränsle har 10 % etanolblandning (idag 5 %), att alla dieslbilar kör med 5 % inblandning av biobränslen (idag ca 2 %). Det hade därför varit önskvärt med en politisk samling kring detta första steg mot att Stockholm 2050 skall vara en helt fossilbränslefri stad. Det är beklagligt om fokus riktas på vilket mål som skall ställas upp istället för att koncentrera alla ansträngningar på att vidta de åtgärder som krävs för att uppnå det första steget mot hållbara CO₂ utsläpp.

Motionen föreslår även att Stockholm inrättar en kommission för att förebygga kriser. I staden finns ett riskhanteringsråd under ledning av stadsledningskontoret, som för närvarande arbetar med att ta fram en stadsövergripande risk- och sårbarhetsanalys. Fackförvaltningarna i staden bidrar med en lokal risk- och sårbarhetsanalys. Riskhanteringsrådet har under hösten 2008 inrättat en styrgrupp för att förebygga klimathot i Stockholms stad. Styrgruppens arbete ska fokusera på klimatanpassningsfrågor.

Luft

Motionen föreslår att Stockholm ska hemställa att regeringen tillsätter en utredning i syfte att komma tillrätta med partikelhalter i luften. Jag kan, liksom miljö- och hälsoskydds nämnden, konstatera att en sådan utredning redan tillsatts. Vägverket har getts i uppdrag att ge en samlad lägesrapport om vinterdäck. Uppdraget har redovisats i en rapport som även varit på remiss i staden. Staden anför i sitt remissvar att de samlade åtgärder som föreslås av Vägverket inte är

tillräckliga för att klara miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) i Stockholm. Staden föreslår istället att regeringen utreder förutsättningarna för att ge en kommun möjlighet att inom ramen för miljözonsbestämmelsen införa förbud mot dubbdäck på personbilar. Det är en långtgående åtgärd men jag anser att det är nödvändigt om normen verkligen ska uppnås.

I motionen föreslås vidare att Stockholm ska verka för en miljödifferenterad kilometerskatt på tung trafik. Det kan konstateras att miljö- och hälsoskyddsnämnden i ett yttrande över ett förslag från Naturvårdsverket angående konsekvenser av Sveriges genomförande av EU:s utsläppstakdirektiv för NO_x, har tillstyrkt såväl miljödifferenterad kilometerskatt som en rad andra insatser för att minska NO_x utsläppen från tung trafik. Nämnden uttalade dock att det krävs ytterligare utredning rörande nyttan av de föreslagna åtgärderna i förhållande till de konsekvenser som Naturvårdsverkets förslag medför.

Inom projektet Miljöbilar i Stockholm har vidare ett nytt utvecklingsprojekt initierats där staden tillsammans med transportsektorns aktörer ska arbeta med demonstration av mer miljöanpassade fordon, bränslen och tekniker med syftet att minska de tunga transporternas miljöpåverkan.

Stockholm ställer krav på Luftfartsverket att se till att plan som lyfter och landar på Bromma flygplats använder de miljövänligaste bränslena och teknikerna.

Motionärerna anser även att staden ska ställa krav på att miljövänliga bränslen används på Bromma flygplats. Brommas flygverksamhet är under tillståndsprovning enligt miljöbalken. Kommande dom reglerar villkor och skyddsåtgärder för verksamheten. Staden har tills vidare i avtal reglerat öppettider samt antalet flygrörelser. Avseende miljövänliga bränslen för flyg kan det konstateras att det för jetflyg idag inte finns miljövänliga bränslen men forskning pågår. Kolvmotordrivna flygplan använder normalt blyad bensin men på Bromma finns blyfri bensin att tillgå. Alla flygplan kan dock inte använda denna.

Bränslesnål start och landning kan innebära en större utbredning av flygbul-ler.

Vatten

Motionärerna anser under avsnittet om vatten att Stockholm Vattens underhållsstrategi för ledningsnätet bör revideras. Bolaget anför i sitt remissvar att det har en väl utvecklad uppföljning för att säkerställa att verksamheten bedrivs i linje med de nationella miljömålen, stadens miljöprogram samt vattenprogrammet för Stockholm. Uppföljningen av verksamhetens påverkan på miljön sker genom kundenkäter, egna mätningar, utredningar och registreringar i driftstörningssystem. Under nuvarande stadshusmajoritet har omfattande rationaliseringar och effektiviseringar av verksamheten genomförts. Syftet med dessa har varit att renodla verksamheten och koncentrera resurser till kärnverksamheten att tillhandahålla dricksvatten och rena avloppsvatten. Fo-

kus på leveranssäkerhet och vattenkvalitet är mycket högt prioriterade områden för verksamheten.

Stockholms Hamn AB föreslår vidta åtgärder för att rederier i linjetrafik enbart använder lågsvavlig olja samt redovisar planer för elanslutning. Även på detta område slår förslaget in öppna dörrar. Stockholms Hamn AB har sedan 1990-talet tillämpat differentierade hamnavgifter med mycket gott resultat. Systemet innebär i korthet att för de fartyg som använder bunkerolja med för hög svavelhalt erläggs en tilläggsavgift och de fartyg som genom olika åtgärder reducerat kväveemissionen medges en reduktion av fartygshamnsavgiften. Mellan 1995-2006 har utsläppen av kväveoxider från den linjebundna trafiken (färjor och containerfartyg) till Stockholms hamn minskat med 40 % och utsläppen av svaveloxider med 60 %, trots att trafiken ökade under samma period. De differentierade avgifterna har därför en påtaglig effekt på utsläppen. Stockholms Hamnar har inte rådighet att förbjuda fartyg att använda bränslen med viss svavelhalt. Regler för internationell sjötrafik är en fråga för överenskommelser inom IMO. Det kan dock konstateras att IMO nyligen bestämt avsevärt tuffare krav för högsta tillåtna svavelhalt i bunkerolja för hela världen. Redan idag är kraven strängare i Östersjön med max 1,5 procent svavel jämfört med 4,5 procent i de stora haven. Från och med år 2010 får högsta svavelhalt i Östersjön vara 1 procent och till år 2015 0,1 viktprocent.

Avseende el-anslutning erbjuds redan idag ett flertal linjerederier en sådan möjlighet och hamnen arbetar kontinuerligt med att kunna erbjuda anslutning till landström. Redan på 1970-talet anslöts skärgårds- och charterbåtstrafiken, sedan mitten på 80-talet har Viking Line två anläggningar för elanslutning, även Ånedinlinjen är elansluten liksom två av Tallink-Siljas fartyg. Stockholms Hamnar arbetar för närvarande inom ramen för projektet Miljö 2.0 med hur hamnens miljöarbete kan utvecklas ytterligare.

Avfall

Motionen innehåller ett flertal förslag rörande avfallshanteringen och motionärerna betonar inledningsvis att de vill se avfallet som en tillgång. Jag menar att här finns ingen motsättning. Avfallet betraktas redan idag till stor del som en råvara för framställning av energi och produkter. Staden ansvarar för insamling och behandling av hushållsavfall från verksamheter och hushåll. Förpacknings- och tidningsproducenterna ansvarar enligt principen för producentansvaret för insamling av sina använda produkter. Det sker idag bl.a. genom systemet med återvinningsstationer. Farligt avfall måste sorteras ut och hanteras separat.

Miljöprogrammet innehåller målet att 35 procent av matavfallet från restauranger och storhushåll ska nyttiggöras. Antalet restauranger och storkök som sorterar ut matavfall ökar idag, men för att nå målet och samla in stora mängder krävs på sikt en förbehandlingsanläggning för matavfall. Avfallstaxan är idag differentierad för att minimera transporterna och öka insamlingen av mat-

avfall. Inför varje årlig taxerevidering görs en bedömning bland annat av i vilken omfattning hämtningen av matavfall ska subventioneras. En alltför kraftig subventionering riskerar att leda till sämre kvalitet på det utsorterade matavfallet.

Avseende förslag om nedgrävning av återvinningsstationer pågår här ett kontinuerligt arbete. I innerstaden är detta förenat med stora svårigheter på grund av de rördragningar som finns i gatumarken. Vidare måste frågan hur nedgrävning av återvinningsstationerna ska finansieras lösas. Producentansvaret i nuvarande utformning innebär att staden har liten möjlighet att påverka förpacknings- och tidningsproducenterna så att återvinningsstationerna grävs ned. Vid nybyggnation av bostadsområden har dock staden möjlighet att planera in nedgrävda återvinningsstationer.

Att införa sopsugar i stenstaden skulle naturligtvis vara önskvärt, men det är inte alltid möjligt eftersom möjligheterna att rymma ett stationärt sopsugssystem i befintliga ledningsgravar är begränsade.

Fastigheter

Motionärerna anser att Stockholm ska höja takten och ambitionerna för energieffektivisering. Det är ett bra förslag och det kan konstateras att under tidigare röd-gröna majoritet var detta ingalunda en prioriterad fråga. I årets budget finns däremot ett tydligt uppdrag till samtliga nämnder och bolag att energieffektivisera i den egna verksamheten med minst tio procent. Under de gångna två åren har flera energieffektiviseringsprojekt i staden som går mycket längre än så startats. Fastighetskontoret har gjort en förstudie för EPC (Energy Performance Contracting) på 144.000 kvm av beståndet. Studien visar en besparingspotential på 32 % eller 4 miljoner kr/år.

Micasa har påbörjat en inventering av samtliga äldreboenden och dessa kommer att energieffektiviseras. Bolaget räknar med investeringar på 300 miljoner kronor under 3 år och att uppnå en 30-procentig energibesparing. Trafik- och renhållningsnämnden och idrottsnämnden har för första gången tagit fram en energiplan för den egna verksamheten. Idrottsnämndens energiplan motsvarar energibesparingar om 10 miljoner kr.

Inom ramen för det stimulanspaket om tio miljarder kronor som staden beslutat om för upprustning i miljonprogramsområdena ligger omfattande energieffektiviseringar. Lågt räknat beräknas energibesparingar om 50 procent kunna uppnås i lägenheterna.

Avseende förslag om fastighetsnära insamling av avfall är detta naturligtvis en bra lösning där utrymme och möjligheter finns. Vår utgångspunkt är dock att det i första hand bör lösas via maskinella insamlingssystem för effektivare avfallshantering. Som AB Svenska Bostäder anför i sitt remissyttrande är det källsorterade materialet föremål för producentansvaret men vid manuell fastighetsnära insamling får hyresgästerna betala för att återvinna sina förpackningar flera gånger om: Först i affären, genom påslag till förpackningsinsam-

lingen och sedan genom hyran för iordningställande av källsorteringsutrymmen, hämtning av avfallet och städning.

Konsumtion

Motionärerna vill att kommunen gör en hemställan hos regeringen i syfte att göra offentlig upphandling till ett fungerande styrinstrument för att uppnå samhällseliga mål. Jag instämmer här med de synpunkter som lämnats av miljö- och hälsoskyddsnämnden. Lika viktigt som att främja miljömålen är att upphandlingslagstiftningen förenklar möjligheterna för den offentliga sektorn att utnyttja ny teknik och nya lösningar. Inte minst i klimatarbetet krävs betydande teknisk utveckling och den nu gällande upphandlingslagstiftningen utgör på grund av att den är så komplicerad ett allvarligt hinder för kommunerna att fullt ut dra nytta av den senaste tekniska utvecklingen inom den privata sektorn.

Här kan även nämnas att Miljöstyrningsrådet arbetar med att ta fram kriterier för miljöanpassad upphandling som sedan uppdateras kontinuerligt för att bl.a. anpassas till den tekniska utvecklingen på marknaden. Miljöstyrningsrådet arbetar också med att utvärdera hur sociala och etiska aspekter kan integreras i upphandlingskriterierna.

Avseende stadens egna miljömål vid upphandling vill jag likt flera av remissinstanserna påpeka att kommunen redan idag har stora möjligheter att tillämpa miljöanpassad upphandling genom att ställa miljökrav. Stockholms stad ställer miljökrav på entreprenörerna vid upphandling av olika anläggningsarbeten i staden. Som utgångspunkt för detta tillämpas ”Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster – Gemensamma upphandlingskrav för Göteborgs stad, Malmö stad, Stockholms stad och Vägverket”. Enligt dessa krav ska bl.a. entreprenören följa miljökrav på arbetsmaskiner och fordon, kemikaliehantering, ta fram miljöplan, kartlägga energiförbrukning m.m. Vidare är stadens nämnder och styrelser enligt stadens miljöprogram skyldiga att vid inköp av varor och tjänster ställa krav på att de miljöskadliga ämnen som listas i stadens upphandlingsguide för giftfria varor inte förekommer. Det finns därutöver utrymme för stadens nämnder och styrelser att utforma sådana miljökrav vid upphandling. I detta sammanhang är det viktigt att komma ihåg att alltför många och långtgående krav i stadens upphandlingar ofta utesluter möjligheterna för små och medelstora företag att lämna anbud. Från miljösynpunkt skulle det inte sällan vara en fördel att upphandla sådana företag. En lång generell kravlista riskerar att motverka sådana lösningar, men genom den decentraliserade upphandlingspolicy som tillämpas i staden kan varje verksamhet anpassa upphandlingskraven utifrån rådande omständigheter.

Stadsmiljö

Förslaget om verksamhetsansvar för näringar som genererar mycket avfall väcker som miljö- och hälsoskydds nämnden påpekar frågor kring utformningen. Inom ramen för tillsynsansvaret enligt miljöbalken verkar redan nämnden för att verksamheter ska ta ansvar för sitt avfall. För företag vars förpackningar faller inom producentansvaret finns möjlighet att ansluta sig till register för producentansvar (REPA) och betala förpackningsavgifter för plast-, papper/kartong- och metallförpackningar. Därmed uppfyller de sitt producentansvar för förpackningar av dessa material. Avgifterna finansierar insamlingen och återvinningen.

Byggande och planering

Inledningsvis kan konstateras att förslagen i motionen som rör planering och byggande följer stadsbyggnadsstrategin i nu gällande översiktsplan, det vill säga att bygga staden inåt på redan exploaterad mark i goda kollektivtrafiklägen. Det är viktigt att dessa frågor drivs långsiktigt och jag välkomnar den breda uppslutning kring de grundläggande principerna för ett hållbart stadsbyggande och den täta stadens fördelar som motionen ger uttryck för. Motionärerna anser även att Stockholms gröna kilar ska bevaras. Det stämmer väl överens med såväl ÖP99 som den översiktsplan som håller på att utarbetas.

Det föreslås i motionen att Stockholm ska återinföra programmet för miljöanpassat byggande. Detta program har ingalunda försvunnit. Istället har Kretsloppsrådet och Miljöstyrrådet övertagit arbetet med programmet, efter överenskommelse med staden. Arbetet sker tillsammans med berörda parter som kommer att lansera ett uppdaterat nationellt program som gäller nybyggnad och som är rikstäckande. Det gamla programmet var betydelsefullt för att i samarbete med byggbranschen dra igång ett arbete för mer hållbart byggande, men genom branschens eget arbete talar mycket för att tiden gått förbi det gamla programmet.

Två områden, Norra Djurgårdsstaden och Västra Liljeholmen, ska miljöprofileras under mandatperioden. I dessa områden ska miljöeffektiva lösningar utarbetas i samverkan med byggbranschen, till exempel avseende avfallshandling, energieffektivisering, byggprocesser och materialval. En arbetsgrupp har under ledning av förvaltningschefen på miljöförvaltningen arbetat med att ta fram ett förslag om hur detta ska konkretiseras och förslaget är nu föremål för remiss i staden.

För byggande på stadens mark har exploateringskontoret tagit fram riktlinjer för miljöarbetet 2008-2011 som fokuserar på de delar av verksamheten där staden har stor rådighet och där det behövs styrning.

Motionen föreslår att staden ska främja gång, cykling, bilpooler och samordnade varutransporter inom staden. Detta ligger helt i linje med målen i miljöprogrammet. Staden har idag 76 mil cykelbana och över 100 000 cykelrörelser dagligen. De senaste tio åren har antalet som cyklar till och från arbetet i in-

nerstaden ökat med 65 %. Det är naturligtvis mycket viktigt att denna utveckling kan fortsätta.

Ett ytterligare förslag är att staden tillsammans med Fortum Värme tar fram ett program för utbyggnad av fjärrvärme till hela staden. Jag vill här hänvisa till de ägardirektiv som lämnats till Fortum Värme Holding för 2009-2011, bland annat anges att bolaget ska fortsätta minskningen av användandet av fossila bränslen till förmån för andra förnybara bränslen och att fortsätta att utveckla fjärrvärmenätet i Stockholmsområdet för att kunna erbjuda fler invånare fjärrvärme.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2008:47) av Roger Mogert m.fl. (s)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Bifalla motionen i enlighet med nedanstående.
2. Därutöver anföra följande.

Det kanske får betraktas som ett gott betyg till socialdemokraternas miljömotion att föredragande borgarrådet tycks mena att mer eller mindre alla förslag den innehåller är på väg att genomföras av den borgerliga majoriteten. Detta är dock enbart en avancerad lek med ord. Hur mycket den borgerliga majoriteten än påstår sig satsa på miljöarbetet, så talar verkligheten sitt tydliga språk. De konkreta beslut som majoriteten fattar går inte sällan i direkt motsatt riktning. Exempelvis var en av de första sakerna majoriteten gjorde efter valet 2006 att nästintill halvera miljö- och hälsoskyddsnämndens budget. Vidare har man höjt boendeparkeringen för miljöbilar i Stockholms innerstad och slopat miljöbilsundantaget i trängselskatten.

Det ser inte bättre ut på nationell nivå. Regeringens klimatproposition presenterades först nyligen, starkt försenad. Den visar tydligt att den borgerliga klimatpolitiken bara är yta och tomma ord. Regeringen menar t ex att deras förslag leder till att utsläppen av klimatgaser minskar med 20 miljoner ton till 2020, men då räknar de in åtgärder som redan genomförts eller redan tidigare har beslutats att genomföra. Åtgärderna i propositionen innebär i själva verket bara en minskning av utsläppen med 2,5 miljoner ton! Det är en försvinnande liten del av Sveriges totala klimatgasutsläpp, som bara på ett år (2007) utgörs av 45 miljoner ton! Det är dessutom anmärkningsvärt att åtgärderna som föreslås inte kommer att sättas igång förrän tidigast 2010. Det är för sent – klimatet kan inte vänta!

Den borgerliga majoriteten har beslutat att målet för utsläpp av växthusgaser är 3,0 ton koldioxidekvivalenter per invånare år 2015. Föredragande borgarrådet beklagar att vi socialdemokrater vill se ett betydligt mer ambitiöst mål, och tycker att det är onö-

dig att fokusera alltför mycket på själva målet. Vi delar borgarrådets åsikt att en minskning av utsläppen av växthusgaser är en fråga av yttersta vikt, och det är bra att utvecklingen i Stockholm går åt rätt håll. Samtidigt visar beräkningar från KTH att även om inga nya åtgärder skulle vidtas, så skulle utsläppen av växthusgaser ändå vara 3,1 ton år 2015. Utsläppen av växthusgaser beräknas nämligen minska (i kombination med att Stockholms befolkning beräknas öka) till år 2015 tack vare åtgärder som planerats och/eller beslutats redan innan majoritetens nya växthusprogram antogs. Majoritetens mål om 3,0 ton är alltså föga ambitiöst. Till detta kan läggas att Svenska Naturskyddsföreningen anser att utsläppen av växthusgaser i Sverige på sikt måste vara lägre än 1,0 ton per år och person. Även om majoriteten berömmar sig av att ha ett ambitiöst mål för klimatgasutsläppen kan vi konstatera att det återstår mycket att göra på detta område.

Klimatfrågan kan bara lösas globalt. Därför är det så allvarligt att Sverige, som tidigare ofta tagit täten i det internationella miljöarbetet, under den moderatledda majoriteten plötsligt har tagit av sig ledartröjan. Regeringen säger sig ställa upp på målet att klimatgasutsläppen ska minska med 40 procent till 2020 (från 1990), men i själva verket innebär klimatpropositionen att minskningen i Sverige bara blir 27 procent. Resten ska ske i fattigare länder. Det är självklart att vi i den rikare delen av världen ska stötta fattigare länder att minska deras utsläpp. Men det kan aldrig bli en ersättning för det ansvar vi har i Sverige. Vi borde istället gå före och ta ett större ansvar – hur ska vi annars kunna motivera att även fattigare länder borde arbeta för att minska klimatpåverkan?

Regeringen missar dessutom en enorm chans för tillväxten i Sverige. Det finns en stor potential för nya, gröna jobb, om man investerar i modern, miljövänlig teknik. Det är särskilt viktigt i dagens ekonomiska kris. Om vi inte satsar på teknikutveckling nu kommer vi att bli omsprungna i den internationella konkurrensen. Därför vill vi socialdemokrater investera i energiforskning och kommersialisering av grön teknik. Det handlar om tusentals jobb som skulle kunna skapas, om regeringen bara ville.

Detta är bara några av alla de exempel på hur regeringen aktivt begränsar klimatarbetet – det finns många fler. Det statliga stödet till Klimatinvesteringsprogrammen, Klimp, har avskaffats av den moderatledda regeringen, trots att det är en åtgärd som gett mycket goda resultat. föregångaren LIP leder till minskade utsläpp av växthusgaser med mer än två miljoner ton om året. Det är lika mycket som 140 000 svenskar totalt släpper ut på ett år. Vidare har man stoppat det statliga miljöstödet till ekologisk odling, skurit ned i anslagen för marksanering och skyddsvärda skogar, röstat för torskkvoter som strider mot vetenskapen och bidrar till utfiskningen av våra hav, och, via de moderata ledamöterna i EU-parlamentet, röstat emot såväl minskade svavelutsläpp som att konsumenter ska ha rätt till information om de kemikalier som finns i varor.

Det är märkligt att föredragande borgarrådet menar att alltför många och långtgående krav på miljöanpassad upphandling riskerar att utesluta små- och medelstora företag från upphandlingsprocessen, något som, enligt borgarrådet, skulle vara negativt från miljösynpunkt. Vi ställer oss mycket frågande till denna slutsats. Varför skulle företag vars verksamhet är positiv från miljösynpunkt missgynnas av miljömål i stadens upphandling?

Till sist kan vi konstatera att borgarrådet är bra på att rada upp den utveckling som redan sker i kommunen – ofta till följd av den förra majoritetens arbete, eller till följd

av verklighetens och den nuvarande oppositionens krav – men att man är sämre på att vilja skärpa ambitionerna. Det gäller allt från att motverka partikelemissioner, främja landansluten el och miljövänliga bränslen vid sjötransporter, utveckla avfallshanteringen, driva Stockholm Vatten AB som ett företag som utvecklar vattenrening och vattenhantering i Stockholm.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. att delvis tillstyrka motionen
2. att anföra följande

Motionen ”En ny inriktning för Stockholms miljöarbete” är en gedigen genomgång där många viktiga pusselbitar i miljöarbetet belyses och diskuteras. I motionen finns också många bra förslag och miljöpartiet ställer sig bakom det mesta, även om partiet i flera fall vill gå längre än socialdemokraterna. Till exempel vill miljöpartiet att målsättningen för koldioxidutsläppen ska vara 2,0 ton per år och invånare år 2015, av den anledningen att det behövs krafttag redan nu för att klimatförändringarna ska stanna vid två grader. Miljöpartiet ser detta som både realistiskt och nödvändigt, men det krävs en betydligt mer målinriktad politik än den borgerliga alliansen för idag, för att nå ett sådant mål.

Miljöpartiet välkomnar de åtgärder om energieffektivisering och ökning av förnyelsebara bränslen som den styrande majoriteten kommer med, men föreslår rejäla kompletteringar för att bättre svara mot frågans allvar. Miljöpartiet har utarbetat strategier för flera av de frågor som tas upp i motionen. När det gäller byggande ställer miljöpartiet krav i markanvisningarna att ny bebyggelse ska använda högst 45 kWh/m²/år, vilket är passivhusstandard. Miljöpartiet har även utarbetat strategier för att minska energianvändningen i stadens bolag och förvaltningar där energianvändningen minskar med runt 30-40 procent fram till 2015 med hjälp av bl a nya klimatskal, driftjusteringar och individuell mätning och debitering av varmvatten. I miljonprogramområdena avser partiet halvera energianvändningen och för att kunna genomföra detta avsätts 2 miljarder kronor. Det bör ställas större krav på byggherrarna var gäller energieffektivitet. Idag saknas uppföljning och påföljd, vilket innebär att byggherrarna inte behöver bry sig om de inte intresserar sig för energibesparingar. Partiet ser också stora möjligheter att låta stadens byggnader bli ”aktivhus” som själva producerar energi med hjälp av solfångare, solceller och vindkraft.

Biltrafiken är den största källan till koldioxidutsläpp i Stockholm. Den orsakar också buller och utsläpp av andra föroreningar och den måste hanteras på något sätt. Det är positivt att socialdemokraterna nu har konkreta förslag på hur utsläppen från biltrafiken kan minska. Allvaret med de höga partikelutsläppen kräver dock att staden vidtar egna åtgärder omgående och inte enbart väntar på regeringsbeslut om miljözoner som kan ta många år. Miljöpartiet menar att dubbla parkeringsavgifter för bilar med dubbdäck och en kraftig informationsinsats i god tid före höstens däckbyten är nödvändigt.

Miljöpartiet är positivt till miljöbilar och den utveckling som där pågår, men det krävs ett helt annat synsätt på transporter än idag. Ibland är bilen nödvändig, men för att nå klimatmål på 2,5 eller 2,0 ton koldioxid per person och år krävs färre personbils-

resor och fler resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Miljöpartiet ser därför utbyggnad av motorvägar som oförenligt med målinriktad miljöpolitik.

Självklart vill miljöpartiet också ha en gång- och cykelvänlig stad samt bilpooler och har avsatt resurser för detta.

Bromma flygplats tas upp i motionen och det är en central miljöfråga för Stockholm. Självklart ska miljöpåverkan från flygplatsen minimeras, dock bör flygverksamheten så fort som möjligt avvecklas.

I avsnittet ”våra vatten” saknas en viktig aspekt, att man kan transportera både människor och gods på vatten på ett miljövänligt sätt. I motionen ses båttrafiken mest som ett problem, vilket är synd då den faktiskt har stor potential, t ex. i form av sol- eller biogasdrivna färjor som avlastar stadens vägar, både person- och godstrafik. Vägverket har startat ett projekt med vattenburna gods och biltransporter som kan tjäna som inspiration.

Vad gäller trafik- och exploateringskontorens synpunkter håller miljöpartiet med om att det vore bra med fler delmål mellan 2015 och 2050, det krävs en ordentligt utmarkerad färdväg för att inte tappa styrfarten. Därmed bör också staden bedriva ett mer målinriktat miljöarbete. Där ingår bland annat att arbeta betydligt mer aktivt för att det ska finnas fler biogastankställen. Staden måste också hitta system för hur matavfallet, från såväl storkök och restauranger som hushåll, ska kunna tas omhand. Miljöpartiet har utarbetat en strategi där 70 procent av matavfallet i staden ska samlas år 2015 för att användas till biogas. Idag ligger Stockholm långt efter många andra kommuner och kommer inte att uppnå det nationella målet för insamling av matavfall. Endast 4% av stadens matavfall tas idag omhand, vilket innebär att en mycket värdefull resurs idag eldas upp.

Staden bör inte bygga på grönområden, vilket tyvärr görs alltför ofta idag. Forskning har visat att ekosystemtjänster och träd kan rädda oss, varför vi måste värna om de grönområden som finns kvar. Dessutom bidrar detta till en god livsmiljö för stadens invånare. Staden bör också ha en långsiktig strategi för klimatberedskap i form av ekosystemtjänster och beredskap för översvämningar.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Delvis bifalla motionen
2. Därefter anföra följande:

Vänsterpartiet ställer sig bakom många av förslagen i motionen och anser i likhet med motionärerna att det behövs om inte nytag så i alla fall krafttag i Stockholms miljöarbete. Vi kommenterar nedan några av motionens rubriker.

Vår kommun

Vi är övertygade om att kompetensen finns i kommunen men i avsaknad av ekonomiska resurser och tydliga politiska direktiv är det svårt att verkligen nå resultat i arbetet med minskad miljöbelastning. Föredragande borgarråd menar att fokus måste ligga på att uppnå de ambitiösa mål som finns i stadens nuvarande miljöprogram istället för att lägga resurser på att ta fram ett helt nytt miljöprogram. Vi anser att i valet mellan att

genomföra nuvarande miljöprogram eller inte genomföra något miljöprogram alls ska självklart nuvarande miljöprogram genomföras men vi ser ingen motsättning i att höja ambitionsnivån och gå steget längre.

Våra utmaningar

Vi anser att Stockholm ska förhålla sig till statliga målsättningar och regleringar men inta en drivande roll i miljöarbetet. Stockholm stad ska hemställa hos regeringen om rätten att Sveriges kommuner ska få ta ut en trängselavgift och inte behöva gå omvägen via staten. Vidare måste enskilda kommuner själva kunna besluta om att förkorta tiden för tillåten användning av dubbdäck och kunna införa lokala dubbdäcksförbud.

Vänsterpartiet lägger i vårt förslag till budget in ytterligare en miljömiljard. Vi flyttar tillbaka ansvaret för Agenda 21 till stadsdelsnämnderna och lägger pengar på Agenda 21 samordnare.

Vårt klimat

Vi anser att staden snarast ska utreda målet med 2.0 ton per invånare och omedelbart börja arbetet för att nå målet. Vidare måste det som ingår i varje Stockholmares utsläpp vidgas och även inbegripa resor och produktion utomlands. Vi som lever i Stockholm är en del av ett globalt sammanhang och vår livsstil påverkar människor i andra delar av världen. Vårt konsumtionssamhälle bygger på att vi kan köpa in billiga produkter från utvecklingsländer, produkter som tar naturresurser i anspråk och orsakar utsläpp av klimatförändrande gaser. Om utsläppen av klimatförändrande gaser ska kunna gå ner globalt måste vår konsumtion minska och ingå i våra nationella och regionala målsättningar för minskade koldioxidutsläpp. Våra flygresor orsakar stora och extremt skadliga koldioxidutsläpp och för att ge incitament till Stockholmare att flyga mindre måste även resor tas med i beräkningarna av Stockholmarens utsläpp. Föredragande borgarråd nämner inget om minskningar i sitt svar utan bara om utökad fjärrvärme, och etanol- och biobränsleblandning i drivmedel.

Vår luft

Vänsterpartiet anser att Stockholm stad omedelbart måste hemställa hos regeringen att staden får egen rådighet över tiden för tillåten dubbdäcksanvändning och rätt att ett lokalt förbud av dubbdäck. Odubbade vinterdäck fungerar på alla underlag utom ren blankis lika bra eller bättre än dubbade vinterdäck. Så som väderförhållandena ser ut i Stockholm är det även ur trafiksäkerhetssynpunkt motiverat att inte köra med dubbade vinterdäck.

Biltrafiken i Stockholm måste minska, ur utsläpps- och hälsosynpunkt och ur stadsmiljösynpunkt. Vänsterpartiet vill skapa en stad för människorna och inte för bilarna och några förslag på åtgärder är högre trängselavgifter och avgifter även på Essingeleden. Kampanjer för att uppmuntra människor att infartsparkera och ett återinförande av enhetstaxan som ett incitament till att ställa bilen hemma. En kraftig satsning på kollektiva transporter, upprustning av befintligt nät och utbyggnad av nya linjer, med tonvikt på nya tvärförbindelser. Högre parkeringsavgifter och avgifter även

i närförort. På sikt en helt bilfri innerstad med undantag för utryckningsfordon, buss, taxi, färdtjänst och transporter.

Genom det odemokratiska och bakåtsträvande avtalet med Luftfartsverket har staden förbundit sig att låsa Bromma som flygplats i ytterligare 30 år, ett avtal som staden dessutom inte kan säga upp. Vi anser vidare att staden ska påverka regeringen att säga upp avtalet och lägga ner Bromma flygplats. Under förhandlingarna ska staden även verka för att de flygbränslen som används. Det finns inget behov av en stadsnära flygplats med Arlanda 20 minuters tågresor från Stockholm City. Vi vill göra området på Bromma flygplats till en ny miljöstadsdel, ett spjutspetsområde när det gäller miljöteknik, hållbar utveckling och miljösmart byggande. Med utbyggnaden av tvärbanan från Alvik till Solna får området en bra kollektivtrafik samtidigt som det både är nära till innerstaden och grönområden.

Våra vatten

Stockholm Vatten har varit ett föredöme som tar ett helhetsgrepp om verksamheten och tänker långsiktigt genom att satsa offensivt på miljö. Det grundläggande underhållet av ledningsnätet har minskat kraftigt, miljöarbetet och försöksverksamheten har sålts ut och bygglösningen har privatiserats. Vi vill återta det som avyttrats och gå vidare med att skapa en egen verksamhet med långsiktighet, kvalitet och miljöansvar som ledstjärnor. Bolagets kontinuerliga arbete för effektivisering ska fortsätta och kombineras med åtgärder för att stärka medarbetarnas kompetens och utveckling. Samarbetet inom bolaget ska utvecklas och arbetsmiljön förbättras. Kontakterna med konsumenterna ska förstärkas för ökad ömsesidighet. Möjligheter till utökad samarbete och samordning med andra vattenbolag ska utnyttjas.

Stockholm Vatten ska säkerställa leverans av hälsosamt och gott vatten till hushåll och verksamheter i Stockholm samt under högt ställda säkerhets- och miljökrav ombesörja avloppshantering i området. Råvattnets kvalitet ska säkras genom utökad samarbete med berörda kommuner. Produktionen och distributionen av dricksvatten ska bli ännu mindre miljöbelastande. Utsläppen av renat avloppsvatten och av dagvatten ska bli ännu mindre miljöstörande och helt upphöra i stadens småsjöar. Biogasproduktionen ska utvecklas och utvidgas, samordnat med en ökad insamling av matavfall.

Stockholm Vatten har kraftigt ökat sin skuldsättning under den nuvarande borgerliga majoritetens styre, vilket är mycket oroande. Självfinansieringsgraden för investeringar behöver öka. Vi ser därför ett behov av att höja taxan.

Vårt avfall

Vänsterpartiet vill att renhållningstaxan ska stimulera till minskade avfallsmängder, ökad källsortering och minskad miljöbelastning. Vi vill se ökad insamling av matavfall för produktion av biogas och en utveckling av biogas- och bioelhantering. Vi vill att minst 35 procent av det biologiska avfallet ska samlas in år 2010. Vi vill se fler återvinningscentraler och återvinningsbåtar i Saltsjön och Mälaren.

Våra fastigheter

Staden ska ha som målsättning att alla flerfamiljshus ska ha fastighetsnära insamling och verka för att producentansvaret innebär att staden och/eller fastighetsägarna ersätt för kostnaderna för fastighetsnära insamling av förpackningsindustrin.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2008:47) av Roger Mogert m.fl. (s) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 13 maj 2009

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Malte Sigemalm* och *Abdo Goriya* (alla s) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Bifalla motionen i enlighet med nedanstående.
2. Därutöver anföra följande.

Det kanske får betraktas som ett gott betyg till socialdemokraternas miljömotion att föredragande borgarrådet tycks mena att mer eller mindre alla förslag den innehåller är på väg att genomföras av den borgerliga majoriteten. Detta är dock enbart en avancerad lek med ord. Hur mycket den borgerliga majoriteten än påstår sig satsa på miljöarbetet, så talar verkligheten sitt tydliga språk. De konkreta beslut som majoriteten fattar går inte sällan i direkt motsatt riktning. Exempelvis var en av de första sakerna majoriteten gjorde efter valet 2006 att nästintill halvera miljö- och hälsoskyddsnämndens budget. Vidare har man höjt boendeparkeringen för miljöbilar i Stockholms innerstad och slopat miljöbilsundantaget i trängselskatten.

Det ser inte bättre ut på nationell nivå. Regeringens klimatproposition presenterades först nyligen, starkt försenad. Den visar tydligt att den borgerliga klimatpolitiken bara är yta och tomma ord. Regeringen menar t ex att deras förslag leder till att utsläppen av klimatgaser minskar med 20 miljoner ton till 2020, men då räknar de in åtgärder som redan genomförts eller redan tidigare har beslutats att genomföra. Åtgärderna i propositionen innebär i själva verket bara en minskning av utsläppen med 2,5 miljoner ton! Det är en försvinnande liten del av Sveriges totala klimatgasutsläpp, som bara på ett år (2007) utgörs av 45 miljoner ton! Det är dessutom anmärkningsvärt att åtgär-

derna som föreslås inte kommer att sättas igång förrän tidigast 2010. Det är för sent – klimatet kan inte vänta!

Den borgerliga majoriteten har beslutat att målet för utsläpp av växthusgaser är 3,0 ton koldioxidkvivalenter per invånare år 2015. Föredragande borgarrådet beklagar att vi socialdemokrater vill se ett betydligt mer ambitiöst mål, och tycker att det är onödigt att fokusera alltför mycket på själva målet. Vi delar borgarrådets åsikt att en minskning av utsläppen av växthusgaser är en fråga av yttersta vikt, och det är bra att utvecklingen i Stockholm går åt rätt håll. Samtidigt visar beräkningar från KTH att även om inga nya åtgärder skulle vidtas, så skulle utsläppen av växthusgaser ändå vara 3,1 ton år 2015. Utsläppen av växthusgaser beräknas nämligen minska (i kombination med att Stockholms befolkning beräknas öka) till år 2015 tack vare åtgärder som planerats och/eller beslutats redan innan majoritetens nya växthusprogram antogs. Majoritetens mål om 3,0 ton är alltså föga ambitiöst. Till detta kan läggas att Svenska Naturskyddsföreningen anser att utsläppen av växthusgaser i Sverige på sikt måste vara lägre än 1,0 ton per år och person. Även om majoriteten berömmar sig av att ha ett ambitiöst mål för klimatgasutsläppen kan vi konstatera att det återstår mycket att göra på detta område.

Klimatfrågan kan bara lösas globalt. Därför är det så allvarligt att Sverige, som tidigare ofta tagit täten i det internationella miljöarbetet, under den moderatledda majoriteten plötsligt har tagit av sig ledartröjan. Regeringen säger sig ställa upp på målet att klimatgasutsläppen ska minska med 40 procent till 2020 (från 1990), men i själva verket innebär klimatpropositionen att minskningen i Sverige bara blir 27 procent. Resten ska ske i fattigare länder. Det är självklart att vi i den rikare delen av världen ska stötta fattigare länder att minska deras utsläpp. Men det kan aldrig bli en ersättning för det ansvar vi har i Sverige. Vi borde istället gå före och ta ett större ansvar – hur ska vi annars kunna motivera att även fattigare länder borde arbeta för att minska klimatpåverkan?

Regeringen missar dessutom en enorm chans för tillväxten i Sverige. Det finns en stor potential för nya, gröna jobb, om man investerar i modern, miljövänlig teknik. Det är särskilt viktigt i dagens ekonomiska kris. Om vi inte satsar på teknikutveckling nu kommer vi att bli omsprungna i den internationella konkurrensen. Därför vill vi socialdemokrater investera i energiforskning och kommersialisering av grön teknik. Det handlar om tusentals jobb som skulle kunna skapas, om regeringen bara ville.

Detta är bara några av alla de exempel på hur regeringen aktivt begränsar klimatarbetet – det finns många fler. Det statliga stödet till Klimatinvesteringsprogrammen, Klimp, har avskaffats av den moderatledda regeringen, trots att det är en åtgärd som gett mycket goda resultat. Föregångaren LIP leder till minskade utsläpp av växthusgaser med mer än två miljoner ton om året. Det är lika mycket som 140 000 svenskar totalt släpper ut på ett år. Vidare har man stoppat det statliga miljöstödet till ekologisk odling, skurit ned i anslagen för marksanering och skyddsvärda skogar, röstat för torskkvoter som strider mot vetenskapen och bidrar till utfiskningen av våra hav, och, via de moderata ledamöterna i EU-parlamentet, röstat emot såväl minskade svavelutsläpp som att konsumenter ska ha rätt till information om de kemikalier som finns i varor.

Till sist kan vi konstatera att borgarrådet är bra på att rada upp den utveckling som redan sker i kommunen – ofta till följd av den förra majoritetens arbete, eller till följd av verklighetens och den nuvarande oppositionens krav – men att man är sämre på att

vilja skärpa ambitionerna. Det gäller allt från att motverka partikelemissioner, främja landansluten el och miljövänliga bränslen vid sjötransporter, utveckla avfallshanteringen, driva Stockholm Vatten AB som ett företag som utvecklar vattenrening och vattenhantering i Stockholm. Vi väljer att lyfta fram några exempel:

Luft

Inga av motionens krav tillgodoses. Motionen föreslår ekonomiska styrmedel för att komma tillrätta med partikelproblemen. Det har prövats med framgång i Norge och gör att man kommer runt flera av de problem som ofta lyfts fram i samband med ett rent förbud. Det kan handla om allt från trafiksäkerhet, trafik genererat av besökare, osv. Det skulle sannolikt både vara lättare och gå snabbare att ta fram ett system med ekonomiska styrmedel än ett förbud inom en zon.

Det framgår av ärendet att det finns miljövänligt bränsle att tillgå på Bromma, men att inte alla kan använda detta. Motionen föreslår dock att staden som markägare ska ställa krav, något som inte bemöts av borgarrådet. Faktum är att det är förenligt med lagtekniska svårigheter, samt att det är känt sedan tidigare att Luftfartsverket inte så starkt upplever ett ansvar för att följa upp de åtaganden man gjort i avtal. Den enda part som både har intresse av, och kompetens och resurser för, att följa upp dessa frågor är Stockholm stad som markägare.

Vad gäller kilometerskatten för tung trafik så framhåller borgarrådet att man är positiv till att det utreds. Vi menar att den tunga trafiken är det område där teknikutvecklingen går långsammast och där utsläppen av klimatgaser växer mest. En kilometerskatt skulle innebära ett omställningstryck på sektorn och kan bidra till att effektivisera transportsystemet och stärka alternativ som exempelvis sjöfarten.

Vatten

Inga av motionens krav tillgodoses. Återigen framhåller borgarrådet att det ”finns möjligheter” att vidta diverse åtgärder. Vi anser dock inte att frågan är ur värden om staden inte aktivt hindrar att något sker. Vi menar att staden ska vidta åtgärder för att det verkligen ska ske. Vi vidhåller att staden ska vidta åtgärder för att linjetrafiken ska bli el-ansluten vid kaj. Linjetrafiken har man upparbetade relationer med och det är långsiktiga kontakter. Då bör staden verka för att påverka dem i en önskvärd riktning.

Borgarrådet framhåller vidare – helt korrekt – att Stockholm Vatten AB under nuvarande majoritet kraftigt har rationaliserats och effektiviserats i syfte att ”koncentrera resurser till kärnverksamheten att tillhandahålla dricksvatten och rena avloppsvatten”. Motionen föreslår att bolaget även ska genomföra planerat underhåll – något som för övrigt är en förutsättning för att kunna utveckla användningen av avfallskvarnar i staden – samt förebygga föroreningar genom informationsverksamhet och kunskaps-höjande arbete, något som har visat sig mycket effektivt. Tyvärr får motionärerna inte gehör för det.

Avfall

Inga av motionens krav tillgodoses. Det är poänglöst att ha samma mål för insamlingen av biologiskt avfall från storhushåll som privathushåll. En revidering av miljöprogrammet och stadens mål bör ske omedelbart.

Vi bedömer också att staden bör ta ställning till en strategi för återvinningsstationerna. Idag utgår stadens strategi från moderaternas vallöfte om att återvinningsstatio-

nera ska grävas ned, trots att ingen bedömer det som realistiskt. Under tiden gror och växer irritationen, förfulningen och nedskräpningen i det befintliga systemet. Staden bör ta ställning till om den nuvarande strategin är realistisk. Är den det bör den realiseras. Är den inte det bör den revideras.

Vi anser att sopsugstekniken bör provas som ett sätt att hitta en effektiv avfallshantering i en tät bebyggelse. Att det inte alltid är möjligt är inget argument för att det aldrig bör göras.

Till sist vill vi – vid sidan om de årliga prövningarna av avfallstaxan se ett kreativt arbete med densamma. Exempelvis bör möjligheten att använda smartcards för taxekollektivet användas för att utveckla en regional tillgång till återvinningscentraler, detta för att minska bilåkandet och öka insamlingen. Idag innebär kommungränsen att medborgare som har närmare till en grannkommuns återvinningscentral måste köra längre väg för att lämna avfall till återvinning.

Fastigheter

Borgarrådet har rätt i att stora medel i bred enighet satsas på energieffektiviserande investeringar inom staden. Det är dock värt att framhålla att det i varje beslut som har fattats om detta har funnits med ett villkor som säger att det ska minska kommunens kostnader.

Vi vill också framhålla att kommunstyrelsen och borgarrådet – som stadens och medborgarnas främsta företrädare – inte kan lägga sig platt för verkligheten och konstatera att så fort en fråga är föremål för beslut i någon annan instans så är det inte en fråga för kommunen. Att producentansvaret och materialbolagens verksamhet inte är optimalt utformad för att passa kommunens mål kan inte vara ett argument för att överge målen. Det är istället ett argument för att arbeta gentemot regeringen och materialbolagen för att ändra sakernas tillstånd!

Konsumtion

Motionens krav tillgodoses inte heller här. Att staden har möjlighet att ställa miljökrav betyder inte att det sker. Vi anser att det ska ske. Det är märkligt att föredragande borgarrådet menar att alltför många och långtgående krav på miljöanpassad upphandling riskerar att utesluta små- och medelstora företag från upphandlingsprocessen, något som, enligt borgarrådet, skulle vara negativt från miljösynpunkt. Vi ställer oss mycket frågande till denna slutsats. Varför skulle företag, oavsett storlek, vars verksamhet är positiv från miljösynpunkt missgynnas av miljömål i stadens upphandling?

Upphandlingen idag är inte mer decentraliserad än vad den skulle vara om motionens krav tillgodoseddes. I båda fallen finns centrala styrdokument. Frågan är bara om de centrala styrdokumenten ska ställa krav på om sociala, etiska och miljömässiga aspekter ska tas ställning till.

Vi anser vidare att Stockholmarna förtjänar att bo i en "Fair Trade City"

Stadsmiljö

Idag finns en rad verksamheter vars affärsidé bygger på att verksamheten genererar exempelvis en förpackning, men som inte själv producerar själva förpackningen. Verksamheten ger dock i förlängningen upphov till att förpackningen produceras. Det kan handla om lättemuggar, omslagspapper eller frigolitförpackningar. De kostnader och olägenheter som dessa verksamheter bidrar till bör givetvis synliggöras. Dessa

problem är större och angelägnare i en tät stadsmiljö där många människor och aktiviteter finns på en liten, begränsad yta.

Vi anser vidare att ett positivt sätt att uppmuntra verksamheter att bidra till en bättre stadsmiljö vore att inrätta ett pris.

Byggnad och planering

Borgarrådet har rätt i att motionens målsättningar överensstämmer med den befintliga översiktsplanen och många andra skrivningar som finns. Det gör dock inte alltid praktiken.

I dagens system sker en stor del av byggnationen i regionen i utglesade bostadsområden med bristfällig kollektivtrafikförsörjning. Resursslöseriet inom byggsektorn är väldokumenterat och stort. Stockholm bör som markägare och planmyndighet bidra till att denna verklighet förändras. Givetvis anser inte motionärerna att det gamla Programmet för miljöanpassat byggande ska återinföras, utan att ett sådant program ska ligga till grund för stadens arbete – internt och gentemot marknaden. Till sist är det väl känt att många som vill ha fjärrvärme idag inte kan tillgodogöra sig dessa tjänster, eftersom kostnaderna och det aktuella bolagets strategi inte medger det. Det krävs följaktligen ett aktivare arbete för att öka möjligheten att sprida fjärrvärmerna.

Övrigt

Det finns en rad ytterligare kommentarer och resonemang som kanske skulle vara på sin plats, men området och sambanden är stora och komplicerade. Till sist vill vi framhålla att det är glädjande att borgarrådet tagit stort utrymme för att besvara motionen, även om vi kommer till olika slutsatser.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Roger Mogert m.fl. (s) har lämnat en motion (2008:47) om en ny inriktning för Stockholms miljöarbete. Motionen är i huvudsak en omfattande genomgång av flera miljöutmaningar staden står inför och kommunens roll i detta arbete. Motionen innehåller totalt 25 förslag och yrkanden inom olika områden såsom klimat, luft, vatten, avfall, fastighetsbeståndet, konsumtion, stadsmiljö och byggande. Motionens kärna utgörs av kravet på en ”fundamental förändring av kommunens angreppssätt”, formulerat i två punkter.

- Krav på en central kompetens i staden för strategiskt drivande av miljösmål och vägandet av miljösmål mot andra mål.
- Tydliga uppdrag och tillräckliga resurser inom alla kommunens reglerade verksamhetsområden för uppnåendet av miljömålen.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt till stadsdelsnämnderna Skarpnäck, Spånga-Tensta och Södermalm och även till Stockholms Stadshus AB, Stockholm Vatten AB, Stockholms Hamn AB och AB Svenska Bostäder. Exploateringskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande. Fastighetskontoret har lämnat detta som kontorsyttrande. Stockholms Stadshus AB har avstått att för egen del svara på remissen. AB Svenska Bostäder har lämnat ett kontorsyttrande.

Innehållsförteckning

Sid

Stadsledningskontoret	
Exploateringsnämnden	
Fastighetskontoret	
Trafik- och renhållningsnämnden	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	
Stadsbyggnadsnämnden	
Stadsdelsnämnden Skarpnäck	
Stadsdelsnämnden Spånga-Tensta	
Stadsdelsnämnden Södermalm	
Stockholms Hamnar AB	
Stockholm Vatten AB	
AB Svenska Bostäder	

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 december 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets uppfattning är att motionen kommenterar, tangerar och i vissa fall föreslår ambitionshöjningar för stadens rådande miljöpolitik. Nuvarande miljöprogram antogs av kommunfullmäktige i november 2007. Program av denna typ bör ha längre operativ tid än ett år, innan de omarbetas för att åstadkomma resultat.

Stadsledningskontoret konstaterar att det mesta är tillgodosett genom nuvarande arbetsordning och mål för miljöarbetet. Staden har ett miljöprogram med ambitiösa mål som sträcker sig från 2008- 2011. Miljöprogrammets styrning och uppföljning är inarbetad i budgetprocessen vilket innebär att uppdrag och resurser på mycket tydligt sätt hänger ihop, helt i enlighet med vad motionären efterlyser.

Den centrala kompetens som efterfrågas av motionärerna för att driva stadens miljömål strategiskt, återfinns på stadsledningskontoret. Miljömålen är beskrivna i miljöprogrammet som i sin tur är inarbetat i budget och i stadens ledningssystem ILS. Det är stadsledningskontorets uppfattning att kommunstyrelsens egna beredningsorgan, såsom process ägare, är både kompetent och lämpad att följa upp stadens budget med vidhäftade eller inarbetade styrdokument.

Avslutningsvis konstaterar stadsledningskontoret att fokus och resurser bör läggas på att nå de innevarande målen innan nya och ambitiösare mål formuleras. De omfattande förslag motionärerna presenterar relaterar till detta program och de budgetbeslut som gällt för 2008 och nu för 2009.

Stadsledningskontoret föreslår att motionen anses besvarad med vad som anförs i detta tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 5 november 2008 följande:

Exploateringsnämnden godkänner kontorens gemensamma utlåtande och överlämnar det som svar på kommunstyrelsens remiss.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) enligt följande:

Kontorets förslag till remissvar överlämnas utan eget ställningstagande.

Reservation anfördes av Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (v), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Lotten von Hofsten (v) enligt följande:

Jag instämmer i förslaget från (v).

Fastighetskontoret

Fastighetskontorets kontorsyttrande daterat den 23 oktober 2008 är detsamma som det tjänsteutlåtande som lämnats av trafikkontoret och exploateringskontoret.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 november 2008 följande:

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorens gemensamma utlåtande och överlämnar det som svar på kommunstyrelsens remiss.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, fastighetskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 23 oktober 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Vårt klimat

I Stockholm har vi målet att vara fossilbränslefritt 2050 och inte släppa ut mer än 3 ton CO₂/invånare 2015. Målet till 2015 formulerades efter en omfattande inventering inom staden av möjliga åtgärder och strategier för att minska utsläppen. Målet innebär att utsläppen av växthusgaser reduceras med nästan 45 % jämfört med 1990. Med stöd av miljöförvaltningens inventering av realistiska och kostnadseffektiva förslag för att nå målet 3 ton CO₂e/invånare bedömer kontoren att målet är rimligt. Däremot anser kontoren att det bör vara möjligt att skärpa målet i enskilda projekt, som t.ex. i de stadsdelar som ska miljöprofileras.

Mellan 2015 och 2050 finns det inga delmål eller strategier för att minska utsläppen av växthusgaser generellt i staden. Kontoren anser att det skulle vara en fördel att definiera delmål efter 2015 som stöd för det långsiktigt strategiska klimatarbetet i staden. Kontoren gör bedömningen att det behövs en klimat- och sårbarhetsanalys för Stockholm för att skapa beredskap för framtida klimatförändringar.

Vår luft

Huruvida partiklar från T-banan är skadliga finns ännu inte några säkra belägg för. Banverket och SL ansvarar för järnvägstunnlarna. Inom både Banverket och SL pågår studier av dels partikelemissioner i tåg tunnlar samt hälsorisker kopplade till dessa. Däremot finns det kunskap om att partiklar från vägtrafik är skadliga. Ca 90 % av partiklarna kommer från vägbeläggningens stenmaterial. Trafikkontoret har genomfört informationskampanjer om dubbdäckens betydelse för uppkomsten av partiklar PM10. Det behövs dock flera samverkande åtgärder för att få bilisterna att övergå till dubbfria vinterdäck. Exempel på åtgärder är dammbindning, fortsatt information om goda exempel på övergång till dubbfritt och bättre kollektivtrafik för att få bilister att inte ta bilen i olika sammanhang.

Ekonomiska styrmedel för att minska partikelhalter

Vägverket har, i anslutning till synpunkter på Naturvårdsverkets arbete med miljömålsutvärderingen, framfört förslag om en försäljningsskatt med 50 kronor/däck.

Regeringen har den 18 september beslutat att ge Vägverket i uppdrag att ge en samlad lägesrapport om vinterdäck. Det innebär att Vägverket ska lämna en redovisning av hittills vidtagna åtgärder och kunskapsläget ur ett väghållarperspektiv såväl som ur ett trafiksäkerhets- och miljö/hälsoperspektiv.

Alternativa bränslen

Från 1 april 2006 ska alla bensinstationer som säljer mer än 3 000 kubikmeter bensin och diesel erbjuda förnyelsebara drivmedel. I mars 2009 omfattas alla mackar som säljer över 1 000 kubikmeter – det vill säga 2 400 av landets knappt

4 000 stationer. För Stockholms del innebär det att flertalet av bensinstationerna i kommer att erbjuda alternativa drivmedel. Eftersom den billigaste investeringskostnaden är etanolkpumpar kommer merparten av bensinstationerna att erbjuda bilisterna detta drivmedel.

Bromma flygplats

Staden har nyligen slutit avtal med Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm - Bromma flygplatsområde fram till 2038-12-31. I avtalet har vissa miljökrav t.ex. öppettider och antalet flygrörelser tagits med. Flygverksamheten är dock under tillståndsprövning enligt miljöbalken vid miljödomstolen. En dom som närmare kommer att reglera villkor och skyddsåtgärder för verksamheten förväntas inom det närmaste halvåret

Elanslutning av fartyg

En inkoppling av el medför förutom besparing av olja för fartygen också bättre luft i Stockholm. Sjöfarten (handelsfartyg, färjor och fritidsbåtar) beräknades 2006 stå för ca 9 % av kväveutsläppen och 2 % av PM10 utsläppen. Ansvaret och möjligheten att se de tekniska lösningarna i den här frågan ligger hos Stockholms Hamnar AB.

Vårt avfall

Mängden avfall i Sverige ökar i genomsnitt 3 % per år. EU:s avfallsdirektiv anger att avfallsmängderna ska minska. Detta kan på det lokala planet främst genomföras genom förändrade konsumtionsmönster och i ett framtida globalt perspektiv genom förändrad produktframställning mm.

Avfall betraktas idag till stor del som en råvara för framställning av energi och produkter. Staden ansvarar för insamling och behandling av hushållsavfall från verksam-

heter och hushåll. Förpacknings- och tidningsproducenterna ansvarar enligt principen för producentansvaret för insamling av sina använda produkter. Det sker idag bl a genom systemet med återvinningsstationer. Farligt avfall måste sorteras ut och hanteras separat.

Nedgrävning av återvinningsstationer

Diskussioner pågår kontinuerligt med både Förpacknings- och tidningsinsamlingen (FTI) och aktörer inom staden beträffande möjligheterna att gräva ned återvinningsstationer. I innerstaden är det dock tyvärr stora svårigheter att finna möjliga platser på grund av de rördragningar som finns i gatumark. En annan fråga som behöver lösas är hur nedgrävning av återvinningsstationerna ska finansieras.

Trafikkontoret verkar för att fastighetsnära nedgrävda installationer för förpackningar och tidningar planeras in tidigt i plan- och byggprocessen vid nybyggnation av bostadsområden. Detta är i linje med den pågående utvecklingen av maskinella insamlingssystem.

Minimera miljöbelastningen

En fortsatt utveckling mot maskinella insamlingssystem för avfall är önskvärd för att komma bort från dagens manuella hantering. Staden verkar idag för anläggning av maskinella insamlingssystem vid nybyggnad både genom att påverka byggherren i plan- och byggprocessen samt genom ekonomisk styrning.

Att minska andelen farligt avfall i hushållsavfallet är en viktig del i arbetet med att minska avfallens totala miljöpåverkan. Fortfarande kastas för stor andel farligt avfall i soppåsen eller spolats ned i toaletten. Det befintliga systemet med mobil insamling har visat sig effektivt och uppskattat av medborgarna.

Avfallstaxan är idag differentierad för att minimera transporter och öka insamlingen av matavfall. Inför varje årlig taxerevidering görs en bedömning bland annat av vilken omfattning hämtningen av matavfall ska subventioneras. En alltför kraftig subventionering riskerar att leda till sämre kvalitet på det utsorterade matavfallet.

Matavfallsinsamling

Matavfallens värde är störst då producerad biogas ersätter bensin och diesel i fordon. Idag sker separat insamling av matavfall till övervägande delen i kärl. Det kärllinsamlade matavfallet går till kompost och biogas för uppvärmning. För att detta matavfall ska bli fordonsgas krävs det en förbehandling för att göra det pumpbart. I ett längre perspektiv bör allt insamlat matavfall gå till rötning för produktion av fordonsgas med återföring av näringsämnen till jord- och skogsbruk.

Trafikkontoret avser att i första hand arbeta för att uppnå de mål för matavfallet som återfinns i avfallsplanen och miljöprogrammet. När dessa uppnåtts görs lämpligen en ny bedömning av möjligheterna att höja ribban ytterligare.

Fastighetsnära insamling

Intentionen med ett eget ansvar för materialtillverkarna att samla in och återvinna förbrukat material, som förpackningar och tidningar, är att ekonomiskt påverka både konsument och tillverkare till minskade avfallsmängder och utveckling av produkter som är lättare att återvinna. Dagens praxis är att fastighetsägarna står för insamlings- och transportkostnaden för den fastighetsnära insamlingen och staden står för upplåtelseavgiften vid uppställning av återvinningsstationer.

Den fastighetsnära insamlingen av förpackningar och tidningar bygger vanligtvis på manuell insamling. Stadens ambition är dock att system som bygger på maskinell hämtning, såsom nedgrävda behållare och sopsug, införs för dessa fraktioner vid ny-

produktion av större bostadsområden.

Utformning av producentansvaret

Regeringen har utsett en förhandlare inom avfallsområdet som ska försöka få till stånd en samverkanslösning mellan främst producenterna och kommunerna, med fokus på insamling och återvinning av förpackningar och returpapper. Trafikkontoret anser att man bör invänta resultatet av uppdraget och utifrån detta se vilka förbättringsåtgärder som är möjliga när det gäller producentansvaret.

Sopsug i stenstaden

Maskinella system för både hushålls- och producentavfall är önskvärt i stenstaden för en effektivare hämtning som också är bättre ur arbetsmiljösynpunkt. Det finns dock begränsade möjligheter att rymma ett stationärt sopsugssystem i befintliga ledninggravar, varför mobila sopsug kan komma i fråga istället.

Byggnad och planering

Kontoren anser att kommunen redan idag har stora möjligheter att tillämpa miljöanpassad upphandling genom att ställa miljökrav. Stockholms stad ställer i enlighet med beslut i Fullmäktige miljökrav på entreprenörerna vid upphandling av olika anläggningsarbeten i staden. Som utgångspunkt för detta tillämpas ”Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster – Gemensamma upphandlingskrav för Göteborgs stad, Malmö stad, Stockholms stad och Vägverket”. Enligt dessa krav ska bl.a. entreprenören följa miljökrav på arbetsmaskiner och fordon, kemikaliehantering, ta fram miljöplan, kartlägga energiförbrukning m.m.

Kontoren vill också passa på och nämna att Miljöstylningsrådet arbetar med att ta fram kriterier för miljöanpassad upphandling som sedan uppdateras kontinuerligt för att bl.a. anpassas till den tekniska utvecklingen på marknaden. Miljöstylningsrådet arbetar också med att utvärdera hur sociala och etiska aspekter kan integreras i upphandlingskriterierna.

Exploateringskontoret riktlinjer för miljöarbetet 2008-2011 fokuserar på de delar av verksamheten där kontoret har stor rådighet och där det behövs styrning. Enligt riktlinjerna är målet att i första hand prioritera nybyggnation på redan exploaterad mark. Vidare anger riktlinjerna bl.a. mål för energieffektivitet, hushållning med naturresurser, hållbar park- och naturmiljö mm.

Det program för miljöanpassat byggande som staden tidigare tillämpade omfattade alla de aspekter som nämns med avseende på resursanvändningsplaner. Det är viktigt att renodla syftet med styrdokument för att undvika oklarheter och få en effektivare tillämpning. Idag är det Miljöstylningsrådet och Kretsloppsrådet som tillsammans med andra berörda parter utvecklar Stockholms stads program för miljöanpassat byggande till nationella riktlinjer för miljöanpassat byggande. Avsikten är att ha gemensamma riktlinjer över hela landet som både kommuner och byggbolag kan tillämpa. Så även om staden inte tillämpar programmet för miljöanpassat byggande så kommer riktlinjerna att tillämpas av många byggherrar.

I de områden som staden ska miljöprofileras kommer särskild fokusering läggas på i princip alla de punkter som tas upp i motionen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 november 2008 följande:

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Vi instämmer i stora delar i förvaltningens redovisning över hur miljöarbetet i Stockholm bedrivs och ska bedrivas framöver. Det kan konstateras att staden bedriver ett miljöarbete på bred front och att många av de förslag som ges i motionen redan har en motsvarighet i genomförda och planerade åtgärder. Exempelvis inom området för upphandling finns idag miljökrav inom ramen för stadens miljöprogram och de facto ställs är det också vanligt att nämnder och styrelser tillämpar olika typer av miljökrav i sina upphandlingar av varor och tjänster.

Vi har endast ett fåtal påpekanden där vår uppfattning avviker från förvaltningens. Vi anser inte att staden ska lägga resurser på att ansöka om att bli en Fairtrade City. Staden har en decentraliserad upphandlingspolicy och inom de ramar som ges genom exempelvis miljöprogrammets olika mål är det upp till varje nämnd att själva bestämma om upphandlingskrav.

Vi ställer oss även tveksamma till om en tävling för insatser mot mindre nedskräpning verkligen är ett resurseffektivt sätt att komma tillrätta med nedskräpningsproblematiken. Vi förespråkar istället konkreta informations- och städinsatser.

Angående avsnittet om stadens och Fortum Värmes samarbete för att bygga ut fjärrvärmens i Stockholms stad kan konstateras att fjärrvärmesätet växer kontinuerligt. Vi kan dock inte i dagsläget ställa oss bakom förvaltningens tvärsäkra påstående att fjärrvärmesätet kommer att behöva kompletteras med att staden utvinnet solenergi och vindkraft.

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach m fl (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Stellan F Hamrin (v), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 29 oktober 2008 har i huvudsak följande lydelse.

VÅR KOMMUN

Stockholm utökar resurser och den centrala kompetensen i staden, både på miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsledningskontoret för att utveckla miljöarbetet.

I och med att kommunstyrelsen övertagit samordningsansvaret för genomförandet av Stockholms miljöprogram finns ett behov av resurser och kompetens centralt för att utföra uppdraget. Samtidigt finns en stor miljökompetens på Miljöförvaltningen och det är angeläget att finna arbetsformer som inte leder till dubbelarbete.

Mot bakgrund av de besparingskrav som förvaltningen ålagts under de senaste åren är det oundvikligt att kunskapsresurserna minskat vilket också påverkat förvaltningens möjligheter i miljöarbetet. Samtidigt är det viktigt att understryka att det har funnits ett betydande rationaliseringsbehov på förvaltningen. Fortfarande finns effektiviseringar att göra, med tydligare och effektivare rutiner, nya webblösningar och bättre processanalyser. Ett sådant arbete pågår. Förvaltningen producerar dock efter besparingarna - med några få undantag - lika mycket som tidigare och i vissa avseende mer. Självklart vore det önskvärt med ytterligare resurser, men det är viktigt att sådana förenas med tydliga resultatkrav. Inte i första hand ekonomiska utan verksamhetsmässiga. De resurser som förvaltningen tilldelas skall användas för att åstadkomma största möjliga miljönytta.

Exempel på viktiga insatsområden framgår av Miljöövervakningsplanen och Miljö- och hälsoutredningen. Miljöövervakningsplanen pekar på ett stort behov av miljöövervakningsinsatser som det i dagsläget saknas resurser att genomföra. Likaså visar resultatet av Miljö- och hälsoutredningen på påverkansfaktorer och källor till miljöproblem som det är viktigt att ta hand om i det fortsatta miljöarbetet. Tillsynsarbetet behöver också utvecklas ytterligare och inte minst behöver förvaltningen förstärkta resurser för att förbättra kommunikationsarbetet.

VÅRT KLIMAT

Stockholm genomför en förutsättningslös utredning om vad som krävs för att minska utsläppen av klimatgaser, där scenarier som 2,0 ton och 2,5 ton per invånare ingår

Staden har utrett vad som krävs för att kunna sänka utsläppen till 3.0 ton per person till år 2015. Det finns möjlighet att göra ytterligare en utredning för att se vad som krävs för att minska utsläppen till 2,0 ton respektive 2,5 ton per invånare. Denna utredning kommer att bli nödvändig så småningom för att identifiera de mest kostnadseffektiva åtgärderna för att nå det i KF beslutade målet, att Stockholm ska fortsätta minska utsläppen av växthusgaser i samma takt som hittills så att staden kan bli fossilbränslefri 2050.

Miljöförvaltningen gör dock bedömningen att resurserna de närmaste åren i första hand bör användas till att stödja arbetet i staden så att utsläppsminskningar genomförs. Det mål som Kommunfullmäktige satt upp är enligt förvaltningen mycket ambitiöst och är gån avsevärt längre än såväl de svenska som europeiska ambitionerna. Målet att

nå 3,0 ton CO₂ i genomsnitt till 2015 uppnås ingalunda automatiskt utan bara genom stora förändringar. Det referensscenario miljöförvaltningen lät ta fram förutsätter att Fortum byggt det nya kraftvärmeverket Värtan (det svarar för ensamt för 0,4 ton/inv av de 0,9 ton/inv som anges i referensscenariot), att hälften av tillkommande småhus väljer fjärrvärme till 2015, resten väljer VP eller biobränslen, att alla flerbostadshus väljer fjärrvärme, att allt bränsle har 10 % etanolinblandning (idag 5 %), att alla dieslbilar kör med 5 % inblandning av biobränslen (idag ca 2%).

Det hade därför varit önskvärt med en politisk samling kring detta första steg mot att Stockholm 2050 skall vara en helt fossilbränslefri stad. Det är beklagligt om fokus riktas på vilket mål som skall ställas upp istället för att koncentrera alla ansträngningar på att vidta de åtgärder som krävs för att uppnå det första steget mot hållbara CO₂ utsläpp.

Stockholm påbörjar arbetet med ett nytt Växthusgasprogram där målsättningen 2,5 ton per invånare är målnivå.

Miljöförvaltningen har genomfört en utredning, ”Minskade utsläpp av växthusgaser i Stockholm år 2015”. I rapporten finns flera åtgärds paket inom olika sektorer. Dessa åtgärds paket går att bygga vidare på till ett nytt åtgärdsprogram. Åtgärdena utgår från målet 3,0 ton per invånare 2015. För att nå 2,5 ton per invånare krävs ytterligare utredningar, men i linje med vad som anförts ovan är enligt förvaltningens mening det primära inte nya mål och program, utan nya åtgärder som gör att Kommunfullmäktiges redan beslutade mål kan uppnås.

Stockholm inrättar en kommission för att förebygga kriser

I staden finns ett riskhanteringsråd under ledning av Stadsledningskontoret, som för närvarande arbetar med att ta fram en stadsövergripande risk- och sårbarhetsanalys. Miljöförvaltningen och övriga förvaltningar inom staden bidrar med en lokal risk och sårbarhetsanalys. Riskhanteringsrådet har under hösten 2008 inrättat en styrgrupp för att förebygga klimathot i Stockholms stad. Styrgruppens arbete ska fokusera på klimatanpassningsfrågor.

VÅR LUFT

Stockholm hemställer hos regeringen om att en statlig utredning tillsätts för att utforma ekonomiska styrmedel i syfte att komma till rätta med för höga partikelhalter i luften.

Regeringen har redan tillsatt en utredning med inriktning mot PM₁₀ och dubbdäcksproblemet. Vägverket har i uppdrag att ge en samlad lägesrapport om vinterdäck. Det innebär att Vägverket ska lämna en redovisning av hittills vidtagna åtgärder och kunskapsläget ur ett väghållarperspektiv såväl som ur ett trafiksäkerhets- och miljö/hälsoperspektiv. Vägverket ska också redovisa förslag till ytterligare åtgärder samt förväntade nyttor och kostnader med dessa. För dessa förslag ska förslag till författningstexter ingå i redovisningen.

Det övergripande syftet med uppdraget är beslut om förändrade bestämmelser om vinterdäck till vintersäsongen 2009/2010 som gynnar framkomligheten, trafiksäkerhe-

ten och miljön. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 31 december 2008.

I Miljömålsrådets utvärdering av miljömål för PM10 framfördes förslag på försäljningsavgift om 50 kr/dubbdäck. Sannolikt ger detta alldeles för liten effekt om man t ex vill halvera dubbdäcksanvändningen från dagens ca 70 %.

Miljöförvaltningen har således inga invändningar mot att ekonomiska styrmedel används för att minska dubbdäcksanvändningen. Det finns dock anledning att understryka att slitagepartiklarna bara är en delmängd av PM10-problemet. De ultrafina partiklarna är huvudsakligen orsakade av avgasutsläppen och påverkas inte nämnvärt av dubbdäcksanvändningen. De ultrafina partiklarna utgör kanske den största hälsorisken och det finns en risk med fokusering på dubbdäcksanvändningen att de övriga partikelproblemen kommer i skymundan.

Stockholm verkar för en miljödifferentierad kilometerskatt på tung trafik

De tunga fordonens andel av utsläppen från trafiken ökar och insatser är viktiga. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i ett yttrande över ett förslag från Naturvårdsverket ang konsekvenser av Sveriges genomförande eu:s utsläppstakdirektiv för NO_x, tillstyrkt såväl miljödifferentierad kilometerskatt som en rad andra insatser för att minska NO_x utsläppen från tung trafik. Nämnden uttalade dock att det krävs ytterligare utredning rörande nyttan av de föreslagna åtgärderna i förhållande till de konsekvenser som naturvårdsverks förslag medför.

I miljö- och hälsoskyddsnämndens verksamhetsplan för 2009 föreslås ett nytt mål, att staden ska verka för att 10 % av de tunga fordonen ska vara ”miljöfordon” senast 2014.

Inom Miljöbilar i Stockholm förbereds för närvarande tillsammans med transportsektorns aktörer nya utvecklingsprojekt för samordning av varutransporter samt för demonstration av mer miljöanpassade fordon, bränslen och tekniker med syftet att minska de tunga transporternas miljöpåverkan.

Stockholm ställer krav på Luftfartsverket så att de ser till att plan som lyfter och landar på Bromma flygplats använder de miljövänligaste bränslena och teknikerna.

För jetflyg finns inga miljövänliga bränslen men forskning pågår. Kolvmotordrivna flygplan använder normalt blyad bensin men på Bromma finns blyfri bensin att tillgå. Alla flygplan kan dock inte använda denna.

Bränslesnål start och landning kan innebära en större utbredning av flygbuller. Detta komplicerar problematiken då Luftfartsverket har bindande villkor för buller som inte får överskridas.

VÅRA VATTEN

Stockholm återgår till förebyggande underhåll, i motsats till avhjälpande, i avloppsnätet, återinför förebyggande informationsinsatser och liknande för att förbättra vattenkvaliteten samt åter tar emot skolklasser - och andra - i sina an-

läggningar i syfte att väcka intresse och öka kunskapen om hur vi kan värna vattenkvaliteten i Stockholm.

Stockholm Vatten har en mycket viktig roll i stadens vattenvårdsarbete. Bolaget har genom åren utfört många olika typer av åtgärder, och har en samlad kompetens och erfarenhet som inte kan handlas upp på konsultmarknaden. Inte minst är spårningar och åtgärder av bl.a. felkopplingar i ledningsnätet viktigt för att begränsa risken för utflöde av föroreningar till yt- och grundvatten. Det är Miljöförvaltningens uppfattning att det ur stadens synpunkt är mest effektivt att Stockholm Vatten har personal och resurser för att även fortsättningsvis utföra detta arbete.

Bolagets recipient kontroll bidrar i hög grad till den samlade kunskapen om utvecklingen av tillståndet i stadens sjöar och vattendrag. Stockholm Vatten har även en mycket viktig roll när det gäller uppföljning och utvärdering av genomförda åtgärder till exempel reningsanläggningar för dagvatten. Denna kunskap utgör en viktig grund för ett fortsatt effektivt vattenvårdsarbete i staden.

I nuläget råder oklarhet kring ansvaret för utförande av vissa typer av åtgärder i Vattenprogrammet, t.ex. vegetations röjning av vattenväxter i vissa vattenområden såsom Magelungen (Fagersjövikens) och Flaten. Stockholm Vatten har tidigare varit ansvariga för denna typ av åtgärder, och det är Miljöförvaltningens uppfattning att det ur stadens synvinkel är effektivast om ansvaret ligger kvar hos bolaget även i framtiden. Detta förutsätter dock att medel tillförs från staden centralt för utförande av denna typ av åtgärder.

Stockholm vidtar åtgärder för att samtliga rederier som i linjetrafik angör hamnlägen i Stockholm enbart använder lågsvavlig olja samt redovisar planer för elanslutning av fartyg vid kaj

Passagerartrafiken till Stockholms hamn ökar och det är viktigt att miljöpåverkan minimeras. Stockholms hamn tillämpar differentierade hamnavgifter med lägre avgift för de fartyg som använder katalytisk rening och lågsvavligt bränsle. Sjöfartsverket tillämpar differentierade farledsavgifter. Effekten av denna typ av ekonomiska styrmedel är beroende på graden av differentiering. Stockholms hamn har rådighet över hamnavgifternas utformning.

1998 infördes miljödifferenterade fartygshamnavgifter för att med ekonomiska incitament stödja och uppmuntra rederierna till att själva verka för en minskad miljöpåverkan vilket i korthet innebär att de fartyg som använder bunkerolja med för hög svavelhalt erläggs en tilläggsavgift och de fartyg som genom olika åtgärder reducerat kväveemissionen medges en reduktion av fartygshamnsavgiften. Mellan 1995-2006 har utsläppen av kväveoxider från den linjebundna trafiken (färjor och containerfartyg) till Stockholms hamn minskat med 40 % och utsläppen av svaveloxider med 60 %, trots att trafiken ökade under samma period. De differentierade avgifterna har därför en påtaglig effekt på utsläppen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i sitt remissvar till miljödomstolen i samband med tillståndsprövning av hamnverksamheten framfört följande förslag till villkor gällande elanslutning:

”Hamnen ska erbjuda elanslutning till de rederier med linjetrafik på hamnen som

efterfrågar elanslutning.”

Därutöver anförde miljö- och hälsoskyddsnämnden att:

”Hamnen ska fortlöpande föra diskussioner med de linjerederier som trafikerar hamnen samt utveckla befintliga och nya styrmedel i syfte att få till stånd åtgärder för att begränsa buller samt utsläpp av föroreningar till luft. Redovisning av arbetet och förslag till åtgärder ska ske i den årliga miljörapporten.”

Villkor för Stockholm hamns verksamhet har ännu inte fastställts av miljödomstolen. Hamnen erbjuder dock i viss mån redan nu elanslutning och det pågår ytterligare utbyggnad.

VÅRT AVFALL

Stockholm bör utreda på vilket sätt taxesystemet för renhållningsverksamheten bör vara utformat för att minimera miljöbelastningen.

Avfallstaxan är i dagsläget differentierad för att bland annat öka insamlingen av matavfall. Miljöförvaltningen ställer sig positiv till en utredning om hur avfallstaxan kan fortsätta utvecklas för att minimera miljöbelastningen i enlighet med EU:s avfallshierarki.

Stockholm hemställer hos regeringen om, och verkar för, en ny utformning av producentansvaret som innebär att mer resurser tillgängliggörs inom systemet

En process pågår just nu inom Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) under rubriken ”Producentansvaret måste fungera!” Regeringen har tillsatt en förhandlare med uppgift att åstadkomma samarbetslösningar mellan kommunerna och producenterna av förpackningar och tidningar. SKL håller just nu på att ta fram och förankra underlag inför de fortsatta diskussionerna med producenterna och regeringens förhandlare. SKL har efterlyst deltagande på beslutsfattare-/politikernivå i denna process.

Producentansvaret finansieras genom avgifter på de förpackningar eller varor som försäljs i Sverige. Ökade resurser kommer att innebära prishöjningar på de varor som omfattas av producentansvaret. Det är därför av central betydelse att producentansvaret fullgörs på ett kostnadseffektivt sätt.

VÅR KONSUMTION

Stockholm hemställer hos regeringen om att upphandlingslagstiftningen ska utvecklas i syfte att göra offentlig upphandling till ett fungerande styrinstrument för att uppnå samhällliga mål.

En invändning mot yrkandet är att samhällliga mål förändras över tiden. Förvaltningen anser dock att det finns skäl att utveckla och anpassa lagstiftningen i takt med att kunskapen ökar om vissa produkters negativa miljöegenskaper.

Det finns emellertid en rad andra problem med den nu gällande upphandlingslagstiftningen. Den är för komplicerad, risken för att göra fel är betydande och kostnaderna för eventuella misstag i upphandlingsförfarandet kan bli mycket kännbara. Lika viktigt

som att främja miljömålen är att upphandlingslagstiftningen förenklar möjligheterna för den offentliga sektorn att utnyttja ny teknik och nya lösningar. Inte minst i klimatarbetet krävs betydande teknisk utveckling och den nu gällande upphandlingslagstiftningen utgör ett allvarligt hinder för kommunerna att fullt ut dra nytta av den senaste tekniska utvecklingen inom den privata sektorn.

Stockholm återinför kravet på miljömål och sociala mål i stadens policydokument för upphandling.

Vid all upphandling bör miljöaspekterna värderas högt tillsammans med övriga kriterier såsom funktion, kvalitet, pris mm. Upphandlingsinstrumentet är ett kraftfullt verktyg för att ge producenter och leverantörer incitament att förbättra produkter och tjänster i en miljöanpassad riktning.

Stockholms stad köper varje år varor och tjänster för ca 11 miljarder om året. Det finns således en stor potential att minska kommunens egen miljöpåverkan genom att ställa krav på miljöanpassning av varor och tjänster samtidigt som det ger en tydlig signal till marknaden att verka i riktning mot mindre miljöstörande produkter.

I Stockholms miljöprogram 2008-2011 slås fast att stadens nämnder och styrelser vid inköp av varor och tjänster ställer krav på att de miljöskadliga ämnen som listas i stadens upphandlingsguide för giftfria varor inte förekommer.

Det finns dock anledning att erinra om att alltför många och långtgående krav i stadens upphandlingar ofta utesluter möjligheterna för små och medelstora företag att lämna anbud. Från miljösynpunkt skulle det inte sällan vara en fördel att upphandla sådana företag. Stadens krav vid upphandlingar får inte motverka sådana lösningar.

Stockholm beslutar om att på nytt ansöka om att bli en Fairtrade City

Rättvisemärkt är en oberoende produktmärkning som syftar till förbättrade arbets- och levnadsvillkor för odlare och anställda i utvecklingsländer. Kriterierna syftar också till att främja demokrati, organisationsrätt, miljöhänsyn i produktionen samt att barnarbete och diskriminering motverkas. Att bli Fairtrade city innebär att man inom de offentliga och privata sektorerna tar gemensamt ansvar för att varor som upphandlas i stor utsträckning är Rättvisemärkt.

Förvaltningen anser att det bör vara självklart att sociala och etiska krav ställs i upphandlingen så lång det är möjligt och om det inte innebär orimliga kostnader. Staden kan själv bestämma att införa sådana krav oavsett en anslutning till Fairtrade City.

Miljöförvaltningen stödjer i princip organisationens målsättningar och verksamhet och ställer sig positiv till en utredning om en anslutning till Fairtrade City är en ändamålsenlig väg att uppnå önskvärt resultat.

VÅR STADSMILJÖ

Stockholm verkar för ett verksamhetsansvar för de näringar vars verksamhet producerar mest skräp.

Förvaltningen har svårt att se hur ett sådant verksamhetsansvar, utöver vad som regle-

ras enligt producentansvaret, ska se ut. Det torde bl.a. uppstå svåra gränsdragningsfall över vilka näringar som ska omfattas av ett sådant ansvar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden verkar genom sin miljöbalkstillsyn för att verksamheter ska ta ansvar för sitt avfall.

Utöver detta har företag möjlighet att ansluta sig till register för producentansvar (REPA) och betala förpackningsavgifter för plast-, papper/kartong- och metallförpackningar. Därmed uppfyller de sitt producentansvar för förpackningar av dessa material. Avgifterna finansierar insamlingen och återvinningen

När det gäller nedskräpning så är det olagligt och ska polisanmälas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tar emot nedskräpningsärenden, men det är ofta svårt att binda en verksamhetsutövare eller privatperson till nedskräpningen.

Miljöbalkens krav på egenkontroll ställer krav på att verksamhetsutövare ska verka för att förebygga nedskräpning såsom fimpar och förpackningsmaterial.

Stockholm inrättar ett pris för att uppmuntra positiva insatser för en bättre stadsmiljö och mindre nedskräpning.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget att inrätta ett pris och anser att på frivillig väg uppmuntra till positiva insatser kan vara en mer framgångsrik metod att nå resultat än vad som yrkas i punkten ovan.

BYGGANDE OCH PLANERING

Stockholm ska återinföra programmet för miljöanpassat byggande och ställa krav på miljöanpassat byggande i planprocessen och vid byggande på stadens mark.

Program för miljöanpassat byggande, det s. Ekobyggprogrammet har efter överenskommelse med staden övertagits av Kretsloppsrådet och Miljöstyrningsrådet som tillsammans med berörda parter kommer att lansera ett uppdaterat nationellt program som gäller nybyggnad och som är rikstäckande. Det nya programmet planeras att lanseras under senhösten 2008. Miljöförvaltningen har ännu inte fått ta del av innehållet och kan inte bedöma programmets ambitionsnivå, men enligt uppgift går nu branschen längre än vad som följde av programmet för miljöanpassat byggande.

Förvaltningen anser för närvarande att staden inte skall ställa nya generella krav på byggandet genom att återuppväcka det gamla programmet eller genom antagande av ett nytt program för miljöanpassat byggande. Det gamla programmet var betydelsefullt för att i samarbete med byggbranschen dra igång ett arbete för mer hållbart byggande, men genom branschens eget arbete talar mycket för att tiden gått förbi det gamla programmet.

Däremot finns det anledning att utnyttja markanvisningsinstrument bättre för att åstadkomma en starkare utveckling mot mer hållbart byggande. Det finns därför skäl för staden att införa en ny beredningsordning för markanvisningar. Innan Exploateringsnämnden beslutar om markanvisningar för en fastighet bör frågan beredas mellan, trafik och miljöförvaltningarna och stadsbyggnads- och exploateringskontoren. Där

kan för varje fastighet och område individuellt utformas särskilda krav på miljöanpassning.

Två områden ska miljöprofileras under mandatperioden. Ett av dessa är Norra Djurgårdsstaden där staden äger marken. Ett arbete pågår vilka kriterier som ska gälla för miljöprofilen. En arbetsgrupp kommer att före årsskiftet lämna ett förslag till stadsdirektören som sedermera har att presentera ett förslag till kommunstyrelsen om det fortsatta arbetet.

Stockholm främjar gång, cykling, bilpooler och samordnade varutransporter inom staden.

Om målet Ett fossilbränslefritt Stockholm ska nås till 2050 anser förvaltningen att de i yrkandet föreslagna åtgärderna bör prioriteras.

Under 2007 tillkom cirka sju km cykelbanor i Stockholms stad. Sedan 2004 har cykelbanorna ökat från 73,5 mil till 76 mil. Förvaltningen ställer sig positiv till att staden bygger fler cykelbanor eftersom det, förutom de hälsomässiga effekterna, skapar förutsättningar för fler att avstå från bilkörning vilket leder till minskade utsläpp av växthusgaser. De senaste tio åren har antalet som cyklar till och från arbetet i innerstaden ökat med 65 %. Det är viktigt att denna utveckling kan fortsätta.

Inom Miljöbilar i Stockholm förbereds för närvarande tillsammans med transportsektorns aktörer nya utvecklingsprojekt för samordning av varutransporter samt för demonstration av mer miljöanpassade fordon, bränslen och tekniker med syftet att minska de tunga transporternas miljöpåverkan.

Stockholm ska ställa krav på resursanvändningsplaner vid byggande på stadens mark.

Begreppet ”resursanvändningsplaner” definieras inte i motionen och det är inte klart vad som exakt avses. Förvaltningen instämmer dock i att vid planeringen av nya områden ska minimal miljöbelastning vara målet. Detta gäller såväl resurseffektivitet och materialval i byggprocessen som en resurseffektiv förvaltning under byggnadernas livstid. I övrigt hänvisas till förvaltningens kommentar under yrkandet om ett återförande av Programmet för miljöanpassat byggande.

Stockholm tillsammans med Fortum Värme ta fram ett gemensamt program för utbyggnad av fjärrvärme till hela staden och samarbete med kraftvärmebolag i övriga Stockholmsregionen, samt ett system för prissättning som möjliggör detta.

Lika viktigt som ett utbyggt fjärrvärmenät är att fokus måste sättas på att minska fossilbränsleandelen i fjärrvärmeproduktionen för att på sikt, gärna till år 2015 avvecklas helt. Någon sådan avvecklingsplan finns ännu inte.

I stadens nyligen antagna budget ger dock Kommunfullmäktige följande direktiv till sina representanter i styrelsen

Ägardirektiv för 2009-2011

Verksamheten i Fortum Värme Holding ska bedrivas affärsmässigt på ett rationellt och effektivt sätt i enlighet med finansiella mål. Därutöver har staden som ägare intresse

av att säkerställa en rimlig prisutveckling, i syfte att minska boendekostnaderna för de stockholmare som är beroende av fjärrvärme. Verksamheten ska vara inriktad på att uppnå en stark miljöprofil.

Bolaget ska

- fortsätta minskningen av användandet av fossila bränslen till förmån för andra, förnybara bränslen
- fortsätta att utveckla fjärrvärmenätet i Stockholmsområdet för att kunna erbjuda fler invånare fjärrvärme
- arbeta med att klarlägga förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av fjärrkyla i Stockholm.

Kommunfullmäktiges uppdrag innebär en stark miljöprofil.

Eftersom det inte finns obegränsade mängder alternativa bränslen som kan tillföras till fjärrvärmeproduktionen bör effektiviseringar premieras i första hand. Samtidigt bör man fortsätta arbetet med att utveckla teknik för att lagra koldioxid. Även om förnyelsebara bränslen används är en sådan teknik viktig eftersom det kan ge positiva bidrag till klimatarbetet, d v s negativa tillskott av CO₂.

Samtidigt är det viktigt att framhålla utbyggnaden av fjärrvärme måste kompletteras med andra lokala energikällor. Det gäller fortsatt utbyggnad av bergvärme, vindkraft, solenergi m m. Det kommer också att kräva nya affärsmodeller mellan Fortum Värme och dess kunder. Det måste bli möjligt att såväl köpa som sälja energi från respektive till fjärrvärmenätet

Stockholm verkar för en nedtrappning av användningen av fossila bränslen i Värtaverken med mål om en nollnivå till 2015.

Värtaverket är den 5:e största punktkällan vad avser utsläpp av växthusgaser i Sverige. Utsläppen motsvarar ca 0,5 ton per person och år i Stockholm. En konvertering till förnybart bränsle skulle således ha stor betydelse för utsläppen i Stockholm och möjligheten att nå uppsatta utsläppsmål. Anläggningen omfattas av handeln med utsläppsrätter som är styrande för utsläppen. Staden har dock viss påverkansmöjlighet genom sitt delägarskap i Fortum Värme. Här är det särskilt viktigt att möjligheten till lagring av CO₂ kommer till användning.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 november 2008 följande:

Stadsbyggnadsnämnden beslutade att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut,

samt att därutöver anföra följande:

Som stadsbyggnadskontoret konstaterar arbetar Stockholm för att bli en allt

mer klimateffektiv stad. Vi delar inte motionärernas åsikt om att det behövs ett nytag för Stockholms miljöarbete. Det finns mycket i motionen som är direkt felaktigt och många av de förslag som ges motsvaras av redan genomförda och planerade åtgärder.

Stadsbyggnadsnämnden vill särskilt peka på att Stadshusalliansen har initierat ett arbete för att inventera Stockholms stads offentliga miljöer, kommunala bostäder och fastigheter för att hitta miljö- och energibovar.

Energi ska användas så effektivt som möjligt genom smartare uppvärmning, tätare fönster och dörrar. Till detta kommer bättre ventilation och ett brett byte av gamla glödlampor till förmån för nya lågenergivarianter. Användningen av energikällor som ökar koldioxidutsläppen och därmed också påverkan på klimatet måste begränsa och fasas ut. Det effektivaste sättet att sänka bidraget till växthuseffekten är att i högre grad än tidigare premiera leveranssäkra, klimatneutrala energikällor.

Resultatet av detta arbete blir sammantaget en kraftig minskning av utsläppet av växthusgaser. Stockholms stads klimatinitiativ är ett tydligt sätt att aktivt arbeta med klimatfrågan samtidigt som satsningen också visar vägen för andra både offentliga och privata aktörer.

Program för miljöanpassat byggande, det s. Ekobyggprogrammet, har efter överenskommelse med staden övertagits av Kretsloppsrådet och Miljöstyrningsrådet som tillsammans med berörda parter kommer att lansera ett uppdaterat nationellt program som gäller nybyggnad och som är rikstäckande. Då byggbranschen kommer att tillämpa dessa riktlinjer föreligger således inget behov för Stockholms stad att ställa egna särkrav på byggandet genom att återuppväcka eller anta ett nytt eget program för miljöanpassat byggande.

Reservation anfördes av vice ordförande Teres Lindberg m fl (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (v) enligt följande:

Att stadsbyggnadsnämnden beslutar i enlighet med kontorets förslag till beslut.

Ersättaryttrande gjordes av Lukas Forslund (c), enligt följande:

Jag instämmer i Kristina Alvendals m fl förslag till beslut.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 november 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Den remitterade motionen innehåller, enligt stadsbyggnadskontorets uppfattning, flera angelägna åtgärder för att främja en god miljö i Stockholm. Motionen är förhållandevis omfattande och i detta tjänsteutlåtande lämnas därmed synpunkter på delar av innehållet. De åtgärder som till exempel presenteras avseende vatten, luftkvalitet och avfall rör endast i begränsad utsträckning stadsbyggnadsnämndens ansvarsområde och dessa kommenteras inte närmare.

Kontoret anser inte att motionen står i motsats till den övergripande inriktning för stadens miljöarbete som kommunfullmäktige fastställt i och med beslutet om Stockholms miljöprogram 2008-2011. Miljöprogrammet är ett utpräglad måldokument med en fokusering på målsättningar där staden har stor möjlighet att påverka utvecklingen. Flertalet av de konkreta åtgärder som motionärerna presenterar är fullt möjliga att genomföra inom ramen för fullmäktiges inriktningsbeslut.

En central del i motionen är förslaget att höja ambitionen för stadens klimatarbete, så att målet för utsläppen av växthusgaser år 2015 minskas från 3,0 ton till 2,5 ton per invånare. Kontoret har i och för sig inget emot att detta utreds vidare, men anser att det är mer angeläget att staden analyserar vad som krävs för att nå en långsiktigt god klimatanpassning. Fullmäktige har fastställt mål för att nå en långsiktigt god klimatanpassning. Fullmäktige har fastställt mål för 2015 respektive 2050 då Stockholm ska vara helt fossilbränsle fritt.

Kontoret anser att det är viktigt att diskutera strategier och eventuellt ytterligare etappmål för utvecklingen efter 2015 samt att den fysiska planeringen har en viktig roll i klimatarbetet.

Förslagen som rör planering och byggande följer stadsbyggnadsstrategin i nu gällande översiktsplan, det vill säga att bygga staden inåt på redan exploaterad mark i goda kollektivtrafiklägen. Motionen bekräftar därmed bilden av att det finns en bred uppslutning kring de grundläggande principerna för ett hållbart stadsbyggande och den täta stadens fördelar.

Den största miljömässiga utmaningen är, enligt kontorets mening, att åstadkomma en väl fungerande infrastruktur och samtidigt minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Kontoret ställer sig positivt till motionärernas förslag att Stockholm ska premiera kollektivtrafik och ”gång, cykling, bilpooler och samordnade varutransporter”.

Vidare noterar kontoret att motionärerna anser att Stockholms gröna kilar ska bevaras. Det stämmer väl överens med såväl ÖP99 som den översiktsplan som håller på att utarbetas. Kontoret vill dock framhålla att samrådsunderlaget för nästa översiktsplan betonar vikten av att tydligare koppla samman stadens delar med varandra för att skapa en stad som är socialt och fysiskt sammanhållen och som ger förutsättningar för ett hållbart resande. Detta kan medföra att mindre värdefulla gröna ytor tas i anspråk samtidigt som kvaliteten i de kvarvarande parkmiljöerna kan höjas.

I motionen föreslås även att programmet för miljöanpassat byggande återinförs. I detta sammanhang bör det nämnas att Miljöstylningsrådet och Kretsloppsrådet för närvarande arbetar med att ta fram nationella riktlinjer för miljöanpassat byggande med utgångspunkt från stadens tidigare program. Resultatet av detta väntas bli att många byggherrar kommer att tillämpa dessa riktlinjer för att minska byggprojektens

hälso- och miljöpåverkan.

Slutligen vill stadsbyggnadskontoret lyfta fram det pågående arbetet med miljöprofilering av Norra Djurgårdsstaden och ytterligare ett stadsutvecklingsprojekt. I dessa områden ska miljöeffektiva lösningar utarbetas i samverkan med byggbranschen, till exempel avseende avfallshantering, energieffektivisering, byggprocesser och materialval. Många av motionärernas förslag för miljömässigt hållbart byggande är aktuella i detta utvecklingsarbete.

Stadsdelsnämnden Skarpnäck

Stadsdelsnämnden Skarpnäck beslutade vid sitt sammanträde den 5 november 2008 följande:

Skarpnäcks stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som sitt svar på motionen av Roger Mørgert (s) m.fl. ”En ny inriktning för Stockholms miljöarbete”.

Reservation anfördes av ledamoten Monika Lindh m.fl. (s), ledamoten Birgitta Hansen (mp) och tjänstgörande ersättaren Åke Mezán (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Birgitta Hansen (mp), *bilaga 1*.

Stadsdelsförvaltningen Skarpnäcks tjänsteutlåtande daterat den 2 oktober 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen tar inte ställning till motionens enskilda yrkanden med hänvisning till att det krävs långtgående utredningsinsatser och analyser för att bedöma dem var och en för sig och vilka åtgärder som gör mest miljönytta. Det är snarare en fråga för politiken att ta ställning till vilken inriktning stadens miljöarbete bör ta, om det är blandning av åtgärder, punktinsatser, ny lagstiftning etc.

Stadsdelsnämnderna arbetar idag utifrån stadens miljöprogram. Insatser krävs för att minska energiförbrukningen, öka källsorteringen, minska transportarbetet, öka andelen ekologisk mat mm. Därutöver krävs insatser för minska verksamheternas klimatpåverkan utifrån att utsläppskraven på växthusgaser skärps, från dagens 3,0 ton/individ och år till 2,5 ton/individ/år till år 2015. Förvaltningen efterlyser där centrala satsningar på exempelvis energieffektiviseringar i verksamhetslokaler. Högre krav på resurser för mer systematiska uppföljningar ställs på de enskilda förvaltningarna men förvaltningen vill där peka på att effektiviseringskrav inom administrationen gör att det idag ofta kan saknas särskilda utredningsresurser för uppföljningar av nya klimat- och miljömål, informationsinsatser till verksamheterna mm.

Stadsdelsnämnden Spånga-Tensta

Stadsdelsnämnden Spånga-Tensta beslutade vid sitt sammanträde den 23 oktober 2008 följande:

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd tillstyrker förvaltningens förslag till svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Ornina Younan (s), ledamöterna Awad Hersi (mp), Eva Andersson (s), Rune Olofsson (s) och Azad Hassan (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Jonas Ljungstedt (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Awad Hersi (mp), *bilaga 1*.

Stadsdelsförvaltningen Spånga-Tenstas tjänsteutlåtande daterat den 17 oktober 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Nämnden har tagit del av motionen om en ny inriktning för Stockholms miljöarbete.

Nämnden kan konstatera att staden har ett miljöprogram som är antaget i kommunfullmäktige hösten 2007 och att tydliga uppdrag därmed har givits till stadens nämnder och styrelser. Den aktuella motionen innehåller främst socialdemokratiska ställningstaganden som nämnden inte avser att kommentera. Nämnden kan avslutningsvis konstatera att denna motion inte ger anledning till en ny inriktning på stadsdelens miljöarbete.

Stadsdelsnämnden Södermalm

Stadsdelsnämnden Södermalm beslutade vid sitt sammanträde den 23 oktober 2008 följande:

1. Stadsdelsnämnden godkänner delvis förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Nämnden anför därutöver:

I kommunfullmäktiges budget för 2009 finns ett tjugotal indikatorer som stadens nämnder ska följa upp för att nå stadens mål om att En hållbar livsmiljö ska värnas och utvecklas.

Därutöver antog kommunfullmäktige den 5 november 2007 ett ambitiöst miljöprogram med mål som ska vara uppfyllda senast 2011.

Staden ska vara en föregångare på miljöområdet och föregå med gott exem-

pel. Vi betonar också det egna ansvaret, precis som förvaltningen också framhåller. Vi tror på att stockholmarna bryr sig om miljön och vill bidra till att minska sin miljö och klimatpåverkan. Många vardagsval påverkar miljön. Det handlar om att sortera ut det farliga avfallet eller att undvika att köra med dubade vinterdäck när det inte behövs.

Alliansens miljöpolitik i det kommunala arbetet innebär att miljöarbetet lyfts från att endast vara miljöförvaltningens ansvar till att bli varje bolags och förvaltnings ansvar i staden.

Den centrala kompetensen finns dock hos miljöförvaltningen och på stadens Energicentrum.

Kommunfullmäktige har antagit ett ambitiöst miljöprogram med målen som ska vara uppfyllda senast 2011. Det handlar om att stadens bilpark helt ska bestå av miljöbilar, att planera för två nya bostadsområden med miljöprofil, att minst 15 procent av maten som staden köper in ska vara ekologisk och att 35 procent av matavfallet från storhushåll och restauranger ska samlas in och omvandlas till biogas. Miljöarbetet i staden kommer att inriktas på hur staden ska planeras och byggas för att miljöbelastningen och klimatpåverkan inte ska öka.

Reservation anfördes av v ordföranden Jan Forsell m fl (s) samt ledamöterna Birger Jeansson (mp) och Heinz Spira (v) till förmån för att bifalla motionen.

Ersätтарыtrande gjordes av Pia Toremar (c) enligt följande.

Om jag hade haft yrkanderätt, hade jag röstat enligt majoritetens förslag.

Stadsdelsförvaltningen Södermalms tjänsteutlåtande daterat den 1 oktober 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Remissen innehåller en mängd förslag som enligt motionärerna ska ge Stockholm en ny inriktning för Stockholm miljöarbete. Många av förslagen, till exempel de som gäller ekonomiska styrmedel och kravet på Luftfartsverket vad gäller flygtrafiken på Bromma, kan förvaltningen inte kommentera då den saknar kompetens att bedöma konsekvenser av förslagen eller om de är juridiskt möjliga att genomföra. Förvaltningen kommenterar heller inte de förslag som direkt berör andra förvaltningar, till exempel att Stockholm Vatten AB ska återinföra det förebyggande arbetet vad gäller avloppsnätet. Nedan lämnar förvaltningen dock synpunkter och kommentarer på några av de övriga förslagen.

För att åstadkomma en nödvändig utveckling mot ett hållbart samhälle är det av stor vikt att staden centralt genom stadsledningskontoret ger stadens förvaltningar och bolag tydliga anvisningar om vilka miljömål som ska uppnås. I stadens webbaserade ILS-system har detta tydliggjorts då alla förvaltningar är tvungna att följa upp vissa miljörelaterade indikatorer. Enligt förvaltningen är detta en förutsättning för ett bra miljöarbete inom staden.

Den centrala kompetens i miljöfrågor som efterfrågas i motionen finns enligt förvaltningen hos miljöförvaltningen och på stadens Energicentrum. Dessa bör enligt förvaltningen vara övriga förvaltningar och bolag inom staden behjälpliga att välja de mest kostnadseffektiva åtgärderna för att uppnå miljömålen.

Förvaltningen anser det vara angeläget att staden minskar sina utsläpp av växthusgaser så mycket som det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Idag har staden som mål att varje stockholmare ska släppa ut 3,0 ton koldioxid per invånare fram till år 2015. I samband med framtagandet av stadens miljöprogram nämndes stadens ambition att utreda möjligheterna till att minska utsläppen ytterligare. Förvaltningen är angelägen om att denna utredning genomförs.

I motionen finns ett förslag om att inrätta en kommission som ska förebygga kriser orsakade av klimatförändringarna. Redan idag inkluderar staden dessa risker inom ramen för ordinarie säkerhetsarbete.

Vad gäller kravet på att införa miljömål och sociala mål i stadens dokument för upphandlingspolicy, kan förvaltningen konstatera att det idag finns utrymme att utforma sådana krav men att det är upp till varje nämnd att göra det.

En nedgrävning av återvinningsstationerna kan resultera i mindre nedskräpning kring dessa. Idag finns dock oklarheter kring vem som ska bekosta denna merkostnad som en nedgrävning innebär. Förvaltningen är angelägen om att staden tillsammans med Förpackningsinsamlingen försöker få till stånd några återvinningsstationer under mark som kan tjäna som pilotanläggningar. För att minska trycket på återvinningsstationerna är det också viktigt att den fastighetsnära källsorteringen utvecklas.

Förvaltningen anser att det är positivt att öka insamling av matavfall vilket leder till en ökad tillgång till biogas. Trafik- och renhållningsnämnden bör vara övriga förvaltningar och bolag behjälplig att få till stånd en utökad insamling av matavfallet i sina verksamheter.

Nedskräpningen på gator, torg och i parker är ett stort problem. Förvaltningen samarbetar med trafikkontoret inom ramen för "Stockholm ren och vacker" och prioriterar i största möjliga mån renhållningen av stadsdelsområdets parker. Trots stora ansträngningar verkar det inte räcka till. En viktig åtgärd för att uppnå en ren stad är att uppmärksamma stockholmarna på problemet med nedskräpning och peka på vikten av det personliga ansvaret för sin närmiljö. Det förebyggande arbetet med syfte att minska nedskräpningen bör enligt förvaltningen utvecklas.

Förslaget som innebär att de näringsidkare vilka bidrar med mest nedskräpning ska vara med och betala för den ökade nedskräpningen anser förvaltningen vara svår att utforma på ett rättvist sätt. Förvaltningen förespråkar istället att staden utvecklar avtalen med enskilda näringsidkare om att hålla rent utanför sin butik.

Förvaltningen är övertygad om att en av de viktigaste åtgärderna för att åstadkomma ett hållbart samhälle är att all ny bebyggelse tillkommer i goda kollektivtrafiklägen och att bebyggelsen består av en blandning av bostäder, arbetsplatser, butiker och annan service.

Vad gäller motionens förslag om att återinföra programmet för miljöanpassat byggande, kan förvaltningen konstatera att det i miljöprogrammet för Hammarby Sjästad finns krav på rutiner som säkerställer att bästa materialval ur miljösynpunkt väljs. Erfarenheter från Hammarby Sjästadsprojektet ska användas för två nya bostadsområden i staden som ska miljöprofileras. Förvaltningens förhoppning är att även andra byggprojekt kan dra lärdom av Hammarby Sjästadsprojektets miljöarbete.

Motionens förslag att installera ett system för sopsug i täta stadsmiljöer är enligt förvaltningen positivt. Ett sådant system finns bland annat i Hammarby Sjöstad. Då nya bostadsområden uppförs, i till exempel stadsutvecklingsområdena, bör ett sådant system övervägas.

Avslutningsvis vill förvaltningen peka på den enskilda individens ansvar för att på sikt nå en hållbar utveckling. Genom den enskildes val påverkas produktionsmetoder och resursåtgång. Staden kan genom olika upplysningskampanjer riktade mot allmänheten upplysa den enskilde om den egna betydelsen för miljöutvecklingen vilken enligt förvaltningen är helt avgörande om ett gott resultat ska uppnås. Staden kan också genomföra andra typer av opinionsskapande projekt såsom "Smart Konsumtion" som genomfördes av miljöförvaltningen fram till början av år 2008 och som fick stor uppmärksamhet i media. Projektet visade på vilka sätt det är möjligt för enskilda individer att minska sitt bidrag till växthuseffekten genom en medveten konsumtion.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s styrelse beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2008 följande:

Att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Viviann Gunnarsson, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Anders Djerf, *bilaga 1*.

Stockholms Hamn AB:s tjänsteutlåtande daterat den 1 december 2008 har i huvudsak följande lydelse.

I motionen framlagda yrkanden ligger väl i linje med det inom Stockholms Hamnar pågående arbete.

Utvecklingen inom miljöområdet går framåt i såväl i tekniskt som kunskapsmässigt hänseende och inom de närmaste åren kommer bl. a ny lagstiftning rörande svavelinnehåll i fartygsbränsle, el-anslutning av fartyg träda i kraft. Dessa nya regler och dess betydelse för Stockholms Hamnar samt miljön är viktig att följa. Det är vidare viktigt att driva ett framtida miljöarbete med inriktning mot de frågor som har störst betydelse och med största negativa miljökonsekvenserna.

Mot bakgrund av denna utveckling pågår f.n. ett arbete med översyn av Stockholms Hamnars fortsatta inriktning av miljöarbetet. Projektet som kallas Miljö 2.0 påbörjades under 2008 och beräknas vara avslutat i början av 2009. Inom ramen för detta arbete kommer bl. a de i motionen upptagna direkta och indirekta aspekter som har anknytning till Stockholms Hamnar och sjöfart att beaktas. Utifrån Miljö 2.0 kommer nya mål och handlingsplaner tas fram.

Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten AB:s styrelse beslutade vid sitt sammanträde den 11 december 2008 följande:

Att som svar på remissen överlämna och åberopa det som framgår i ärendet

Reservation anfördes av ledamoten Moissis Nikolaidis och tjänstgörande suppleanten Louise Modig Hall, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Rebwar Hassan, *bilaga 1*.

Suppleantyttrande gjordes av den icke tjänstgörande suppleanten Ewa Larsson till stöd för Rebwar Hassans särskilda uttalande.

Stockholm Vatten AB:s tjänsteutlåtande daterat den 2 december 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Att Sveriges största kommun har och kommer att ha ett betydande inflytande på den nationella miljöpolitiken innebär, som man påpekar i motionen, förutom möjligheter också ett betydande ansvar genom den stora miljöpåverkan staden har. Vår uppfattning är dock att det är viktigt att stadens miljöarbete i möjligaste mån knyter av till de nationella miljömålen. Det underlättar planering och uppföljning. Vatten- och slamfrågor är i allra högsta grad nationella frågor och det är viktigt att vi får bästa möjliga uppbackning från stadens politiker i dessa frågor.

Under rubriken "Våra vatten" presenteras följande yrkanden som direkt berör Stockholm Vattens verksamhet och inriktning.

- Stockholm bör återgå till förebyggande underhåll, i motsats till avhjälpande, i avloppsnätet
- Stockholm Vatten bör återinföra förebyggande arbete, i form av informationsinsatser och liknande, för att förbättra vattenkvaliteten genom att minska tillförseln av substanser och material som det är svårt att ta hand om i reningen.
- Stockholm Vatten bör åter ta emot skolklasser i sina anläggningar i syfte att väcka intresse och öka kunskapen om hur vi kan värna vattenkvaliteten i Stockholm.

Stockholm Vatten AB har en väl utvecklad uppföljning för att säkerställa att verksamheten bedrivs i linje med de nationella miljömålen, stadens miljöprogram samt vattenprogrammet för Stockholm.

Uppföljningen av vår påverkan på miljön sker genom kundenkäter, egna mätningar, utredningar och registreringar i driftstörningssystem. Vi har också en god kontroll på de störningar som kommer från inkommande mängd föroreningar och hur våra

kunder betar sig med avseende på ”kasta främmande ämnen i avloppet”. Utvecklingen har inom samtliga dessa områden varit positiv de senaste åren.

Bolaget har samtidigt genomfört kraftiga rationaliseringar vilket lett till att vi måste tänka och planera i nya banor och prioritera investeringar och underhållsåtgärder på ett nytt sätt.

Leveranssäkerhet och vattenkvalitet har fortsatt en mycket hög prioritet inom Stockholm Vatten.

AB Svenska Bostäder

AB Svenska Bostäders kontorsyttrande daterat den 11 november 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Svenska Bostäder började tidigt arbeta med miljöfrågor och har gjort omfattande insatser för att minska utsläppen av växthusgaser, sanera föroreningar, göra bra materialval samt förbättra inomhusmiljön och avfallshanteringen.

Under 1996 gjordes en översyn av miljöorganisationen på Svenska Bostäder och den första årliga externreviderade miljöredovisning togs fram.

Under 1997 upprättades ett miljöledningssystem enligt beslut i kommunfullmäktige. Svenska Bostäder har under åren genomfört flera miljöutredningar vilka klargjort att miljöarbetet ska fokuseras till följande prioriterade miljöområden:

- Minimera klimatpåverkan
- Sund inomhusmiljö
- Fastigheter och material utan farliga ämnen
- Bra och miljöeffektiv avfallshantering
- Samverkan med kunder och samarbetspartners

Dessa prioriterade miljöområden följer flera av de yrkanden som framförs i remissen och vi arbetar med detta på flera olika sätt. Stora resurser har bland annat lagts på att automatisera fastighetsdriften samt att driva utvecklingsprojekt för att minska energianvändningen. Den 7 oktober 2008 togs det första spadtaget för kvarteret Blå Jungfrun i Hökarängen. Det är Stockholms första hyreshus som byggs med passivteknik. Svenska Bostäder har även sökt bidrag från ett EU-finansierat pilotprojekt som riktar sig till att energieffektivisera 1960- och 70-tals bestånden. Då många av Svenska Bostäders fastigheter ute i Järva har en markant högre energianvändning (15-20%) räknat per kvadratmeter än företagets genomsnittliga nivå är tanken att projektet ska ingå som en del av Järvalyftet som är en upprustning och utveckling av miljöprogramsområdena ute i Järva.

Svenska Bostäder deltar även i dialogprojektet "Bygga, bo och förvalta för framtiden", mer känt som "Bygga-bo-dialogen". Dialogen är ett unikt samarbete mellan företag, kommuner och regeringen för att få en utveckling mot en hållbar bygg- och fastighetssektor i Sverige. Parterna har enats kring ett antal mål samt en överenskommelse om att vidta konkreta åtgärder för att skapa hälsosam inomhusmiljö samt effektiv energi- och resursanvändning.

Svenska Bostäder är positiva till krav på miljöanpassat byggande och arbetar redan idag med tydliga miljöprogram och krav på byggvaror. Vi har gått samman med några

av Sveriges största och viktigaste fastighetsägare och byggherrar för att miljöbedöma byggvaror. Systemet kallas Byggvarubedömningen och utöver att vi har kontroll av vad som byggs in i våra hus påverkas även produktutvecklingen i en riktning mot miljövänligare byggvaror genom att alla medlemsföretag ställer krav på användandet av miljögodkända produkter i sina byggprojekt.

När det gäller avfall så arbetar Svenska Bostäder sedan länge med fastighetsnära källsortering i nio fraktioner (returpapper, färgat/ofärgat glas, kartong, hårdplast, metall, batterier, el-avfall samt grovsopor). På många fastigheter, framförallt i innerstaden, är det svårt att hitta lämpliga platser för behållare eller system som kan ta hand om källsorterat material och hushållsavfall. De utrymmen som finns lämpar sig ofta inte ur tillgänglighets- och/eller arbetsmiljösynpunkt eller så är de mycket begränsade till ytan. Svenska Bostäder ser positivt på att fastighetsnära lösningar kompletteras med andra centrala sorterings- och hämtningslösningar som t.ex. sopsug.

Vi anser även att antalet publika återvinningsstationer och återvinningscentraler behöver utökas, både i innerstaden men framförallt i förorterna och då speciellt i Järva.

Viktigt att understryka att den service som vi erbjuder våra hyresgäster med fastighetsnära källsortering kostar mycket pengar och arbetstid för oss som fastighetsägare och när det gäller källsortering av förpackningar så får våra hyresgäster betala flera gånger:

- I affären, genom påslag till förpackningsinsamlingen
- Iordningställande av källsorteringsutrymmen, genom hyran
- Hämtning av avfallet, genom hyran
- Extra kostnader för avfallets kvalitetsbrister + städning, genom hyran
- Hyresintäktsbortfall för fastighetsägaren som får betalas av andra hyresgäster

Det vore rimligt om förpackningsinsamlingen stod för en större del av denna kostnad.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt följande

1. Kontorets remissvar bifalls delvis.
2. Därutöver anføres följande:

Motionen ”En ny inriktning för Stockholms miljöarbete” är en gedigen genomgång där många viktiga pusselbitar i miljöarbetet belyses och diskuteras. I motionen finns också många bra förslag och miljöpartiet ställer sig bakom det mesta, även om partiet i flera fall vill gå längre än socialdemokraterna, till exempel vill miljöpartiet att målsättningen för koldioxidutsläppen ska vara 2,0 ton per år och invånare av den anledningen att det behövs krafttag redan nu för att klimatförändringarna ska stanna vid två grader. Miljöpartiet ser detta som både realistiskt och nödvändigt, men det krävs en betydligt mer målinriktad politik än den borgerliga alliansens för att nå ett sådant mål.

Miljöpartiet har också utarbetat strategier för flera av de frågor som tas upp i motionen. När det gäller byggande ställer miljöpartiet krav i markanvisningarna att ny bebyggelse ska använda högst 45 k Wh/kwm/år, vilket är passivhusstandard. Miljöpartiet har även utarbetat strategier för att minska energianvändningen i stadens bolag och förvaltningar där energianvändningen minskar med runt 30-40 procent fram till 2015 med hjälp av bl. a nya klimatskal, driftjusteringar och individuell mätning och debitering av varmvatten. I miljonprogramsområdena avser partiet halvera energianvändningen och för att kunna genomföra detta avsätts 2 miljarder kronor. Partiet ser också stora möjligheter att låta stadens byggnader bli ”aktivhus” som själva producerar energi med hjälp av solfångare, solceller och vindkraft.

Också på vad gäller biogasutvinning ur avfall har miljöpartiet utarbetat en strategi där 70 procent av matavfallet i staden ska samlas år 2015 för att används till biogas.

Självklart vill miljöpartiet också en gång- och cykelvänlig stad samt bilpooler och har avsatt resurser för detta.

Tyvärr missar dock socialdemokraterna i sin motion en viktig aspekt, nämligen hur man skapar moderna och miljövänliga transporter. Under rubriken ”vår luft” nämns partikelproblemen och metoder för att åtgärda dessa. Det är bra, men räcker inte. Biltrafiken är den största källan till koldioxidutsläpp i Stockholm. Den orsakar också buller och utsläpp av andra föroreningar och den måste hanteras på något sätt. Miljöpartiet är positivt till miljöbilar och den utveckling som där pågår, men det krävs ett helt annat synsätt på transporter än idag. Ibland är bilen nödvändig, men för att nå klimatmål på 2,5 eller 2,0 ton koldioxid per person och år krävs färre personbilsresor och fler resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Miljöpartiet ser därför utbyggnad av motorvägar som oförenligt med målinriktad miljöpolitik.

Bromma flygplats tas upp i motionen och det är en central miljöfråga för Stockholm. Självklart ska miljöpåverkan från flygplatsen minimeras, dock bör det så fort som möjligt avvecklas.

I avsnittet ”våra vatten” saknas en viktig aspekt, att man kan transportera både människor och gods på vatten på ett miljövänligt sätt. I motionen ses båttrafiken mest som ett problem, vilket är synd då den faktiskt har stor potential, t ex. i form av sol- eller biogasdrivna färjor som avlastar stadens vägar. Vägverket startat ett projekt med vattenburna gods och biltransporter som kan tjäna som inspiration.

Vad gäller trafik- och exploateringskontorens synpunkter håller miljöpartiet med om att det vore bra med fler delmål mellan 2015 och 2050, det krävs en ordentligt utmarkerad färdväg för att inte tappa styrfarten.

Därmed bör också staden bedriva ett mer målinriktat miljöarbete. Där ingår bland annat att arbeta betydligt mer aktivt för att det finns fler biogasmackar. Staden bör också arbeta för sopsugssystem och för att införa avfallskvarnar som gör det lättare att utvinna biogas. Det bör också ställas större krav på byggherrarna var gäller energieffektivitet. Idag saknas uppföljning och påföljd, vilket innebär att byggherrarna inte behöver bry sig om de inte intresserar sig för energibesparingar.

Staden bör inte bygga på grönområden, vilket tyvärr görs alltför ofta idag. Forskning har visat att ekosystemtjänster och träd kan rädda oss, varför vi måste värna om de grönområden som finns kvar. Dessutom bidrar detta till en god livsmiljö för stadens invånare. Staden bör också ha en långsiktig strategi för klimatberedskap i form av ekosystemtjänster och beredskap för översvämningar.

Reservation anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) enligt följande

1. Motionen bifalles delvis.
2. Därutöver anføres följande

Stockholms stad måste ta sitt ansvar för minskad klimatpåverkan. Alla åtgärder som leder till en hållbar stad är positiva och ju konkretare åtgärderna och förslagen är desto bättre. Stockholm ska vara fossil fritt Stockholm 2050 och det är långt kvar. Ökat trafikarbete, ökad konsumtion och ökade mängder avfall visar att det kommer bli mycket svårt att nå de uppsatta målen. Det måste till kraftiga åtgärder så som nämns i motionen. Vänsterpartiet anser att Stockholm stad ska verka för ett förbud av dubbdäck. Staten ska påverka regeringen att säga upp avtalet med Luftfartsverket om Bromma flygplats och helt lägga ner flygplatsen. Staden ska verka för att fastighetsägare och bostadsrättsföreningar ordnar fastighetsnära insamling, även i befintligt bestånd. I allmännyttan ska det vara en självklarhet. Förpackningsindustrin som har ansvaret för materialåtervinning ska åläggas ersätta fastighetsägaren för kostnaden.

Vänsterpartiet vill att staden startar ett nytt kommunalt bolag för behandling av matavfall och andra förnybara energikällor. Bolaget ska producera biogas men även en restprodukt som kan användas som gödning i jordbruket. Restauranger, storkök, saluhallar med flera har visat sig klara kraven på hög renhet. Exempel från andra kommuner visar att även hushållen kan separera matavfallet på ett godtagbart sätt. Härigenom kan stadens avfallshantering på ett långsiktigt hållbart sätt bidra till lägre energikostnader och en renare stad. För att underlätta insamlingen av avfall ska sopsugar användas där det är lämpligt och avfallskvarnar ska erbjudas alla hushåll där rent tekniska hinder inte föreligger.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) enligt följande

1. Motionen tillstyrks.
2. Därutöver anføres följande:

Stockholm behöver en mer ambitiös miljöpolitik där resurser och kompetensen i stadens förvaltningar och bolag på detta område ökar, inte minskar som nu sker. Ett steg i en sådan process är att arbeta i den inriktning som motionen redovisar.

Reservation anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) enligt följande

1. Motionen bifalls delvis.
2. Därutöver anføres följande:

Stockholm stad måste ta sitt ansvar för minskad klimatpåverkan. Alla åtgärder som leder till en hållbar stad är positiva och ju konkretare åtgärderna och förslagen är desto bättre. Stockholm ska vara fossilfritt Stockholm 2050 och det är långt kvar. Ökat trafikarbete, ökad konsumtion och ökade mängder avfall visar att det kommer bli mycket svårt att nå de uppsatta målen. Det måste till kraftiga åtgärder så som nämns i motionen. Vänsterpartiet anser att Stockholm stad ska verka för ett förbud av dubbdäck. Staden ska påverka regeringen att säga upp avtalet med Luftfartsverket om Bromma flygplats och helt lägga ner flygplatsen. Staden ska verka för att fastighetsägare och bostadsrättsföreningar ordnar fastighetsnära insamling, även i befintligt bestånd. I allmännyttan ska detta vara en självklarhet. Förpackningsindustrin som har ansvaret för materialåtervinning ska åläggas ersätta fastighetsägaren för kostnaden.

Vänsterpartiet vill att staden startar ett nytt kommunalt bolag för behandling av matavfall och andra förnybara energikällor. Bolaget ska producera biogas men även en restprodukt som kan användas som gödning i jordbruket. Restauranger, storkök, saluhallar med flera har visat sig klara kraven på hög renhet. Exempel från andra kommuner visar att även hushållen kan separera matavfallet på ett godtagbart sätt. Härigenom kan stadens avfallshantering på ett långsiktigt hållbart sätt bidra till lägre energikostnader och en renare stad. För att underlätta insamlingen av avfall ska sopsugar användas där det är lämpligt och avfallskvarnar ska erbjudas alla hushåll där rent tekniska hinder inte föreligger.

Vänsterpartiet anser att staden bör arbeta aktivt för att förändra den ohållbara trafiksituationen i Stockholm. Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli tillgänglig och smidig för alla. Ingen ska vara beroende av bil, oavsett var man bor i Stockholm. Nya motorvägar och trafikleder löser inte trafikproblemen, en ny väg genererar ny trafik och korkar snart igen oavsett antal körfält. Det enda hållbara är kollektivtrafik, gång och cykeltrafik. Privatbilism hör till en annan epok och kan omöjligt få något utrymme i dagens situation.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (mp) enligt följande

delvis tillstyrker motionen samt att därutöver anför följande:

Motionen ”En ny inriktning för Stockholms miljöarbete” är en gedigen genomgång där många viktiga pusselbitar i miljöarbetet belyses och diskuteras. I motionen finns många bra förslag som miljöpartiet välkomnar att socialdemokraterna nu ställer sig bakom.

I en del frågor anser miljöpartiet att ännu höge mål kan och bör sättas i miljöarbetet i Stockholm. Till exempel vill miljöpartiet att Stockholm bör ha målsättningen att koldioxidutsläppen 2015 ska vara 2,0 ton per år och att Stockholm blir fossilbränslefritt till 2030 för att klara max två graders global temperaturhöjning. Detta kräver betydligt större insatser än de som den borgerliga alliansen nu arbetar med. Vi kan inte som miljöförvaltningen verkar mena se att våra förslag på starkare samordning, mer resurser och skärpta krav på alla delar av stadens verksamhet på något sätt ger sämre förutsättningar för minskade växthusgasutsläpp. Snare tvärtom, vi välkomnar alla de åtgärder om energieffektivisering och ökning av förnyelsebara bränslen som den styrande majoriteten kommer med, men föreslår rejäla kompletteringar för att bättre svara mot frågans allvar. Vi menar att det är betydligt billigare och bättre för Stockholm att göra större insatser mot växthusgasutsläppen nu än att skjuta på åtgärder mot de svåraste utsläppskällorna som transporter till senare.

Tyvär missar socialdemokraterna i sin motion effektiva och framåtsyftande åtgärder kring Stockholms största miljöproblem, trafiken. Att kräva att regeringen utreder ekonomiska styrmedel kring dubbade vinterdäck är som miljöförvaltningen också svarar att delvis slå in öppna dörrar. Men det krävs handling och där kan staden fortfarande göra betydligt mer, genom parkeringsavgifter, kraftfull information, begära större beslutanderätt och aktivt använda det regelverk som finns. För att nå en bättre luft krävs dock även minskningar av biltrafiken inom hela Stockholms trafiknät. Miljöpartiet kan inte se hur detta kan uppnås med utbyggnad av motorvägar.

Reservation anfördes av ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach m fl (s) enligt följande

hälsoskyddsnämnden tillstyrker motionen samt att därutöver anför följande:

Det är förståeligt att förvaltningen ställer sig tveksam till ytterligare ambitioner på miljöarbetets område mot bakgrund av den knappa budget som nämnden blivit tilldelad av kommunfullmäktige. Vi kan dock konstatera att i den socialdemokratiska budgetmotionen fanns större resurser avsatta för kommunens miljöarbete.

Förvaltningen ställer sig kritisk till att utreda vad en minskning av utsläpp av klimatgaser till 2,5 respektive 2,0 ton per invånare skulle innebära, och menar att stadens nuvarande mål om 3,0 ton per invånare är tillräckligt. Vi delar inte denna uppfattning. De miljömässiga utmaningar vi står inför kräver stora förändringar av vårt sätt att leva. Det är av yttersta vikt att vi skaffar oss en beredskap för detta. Att tro att det räcker att

bara ta ett litet steg på vägen mot ett mer hållbart samhälle vore att lura oss själva. Vi menar också att utan tydliga mål kommer vi inte heller att hitta nya metoder.

Förvaltningen menar vidare att miljökrav i stadens upphandlingar skulle minska möjligheterna för små och medelstora företag att lämna anbud, något som enligt förvaltningen skulle vara negativt från miljösynpunkt. Vi ställer oss frågande till varför företag vars verksamhet är positiv från miljösynpunkt skulle missgynnas av miljömål i stadens upphandling.

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (v) enligt följande

delvis tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

Stockholm stad måste ta sitt ansvar för minskad klimatpåverkan. Alla åtgärder som leder till en hållbar stad är positiva och ju konkretare åtgärderna och förslagen är desto bättre. Stockholm ska vara fossilfritt Stockholm 2050 och det är långt kvar. Ökat trafikarbete, ökad konsumtion och ökade mängder avfall visar att det kommer bli mycket svårt att nå de uppsatta målen. Det måste till kraftiga åtgärder så som nämns i motionen. Vänsterpartiet anser att Stockholm stad ska verka för ett förbud av dubbdäck. Staden ska påverka regeringen att säga upp avtalet med Luftfartsverket om Bromma flygplats och helt lägga ner flygplatsen. Staden ska verka för att fastighetsägare och bostadsrättsföreningar ordnar fastighetsnära insamling, även i befintligt bestånd. I allmännyttan ska detta vara en självklarhet. Förpackningsindustrin som har ansvaret för materialåtervinning ska åläggas ersätta fastighetsägaren för kostnaden.

Vänsterpartiet vill att staden startar ett nytt kommunalt bolag för behandling av matavfall och andra förnybara energikällor. Bolaget ska producera biogas men även en restprodukt som kan användas som gödning i jordbruket. Restauranger, storkök, saluhallar med flera har visat sig klara kraven på hög renhet. Exempel från andra kommuner visar att även hushållen kan separera matavfallet på ett godtagbart sätt. Härigenom kan stadens avfallshantering på ett långsiktigt hållbart sätt bidra till lägre energikostnader och en renare stad. För att underlätta insamlingen av avfall ska sopsugar användas där det är lämpligt och avfallskvarnar ska erbjudas alla hushåll där rent tekniska hinder inte föreligger.

Vänsterpartiet anser att staden bör arbeta aktivt för att förändra den ohållbara trafiksituationen i Stockholm. Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli tillgänglig och smidig för alla. Ingen ska vara beroende av bil, oavsett var man bor i Stockholm. Nya motorvägar och trafikleder löser inte trafikproblemen, en ny väg genererar ny trafik och korkar snart igen oavsett antal körfält. Det enda hållbara är kollektivtrafik, gång och cykeltrafik. Privatbilism hör till en annan epok och kan omöjligt få något utrymme i dagens situation.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Teres Lindberg m fl (s) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

Motionen pekar på en rad saker som behöver göras för att Stockholm ska på allvar kunna vara en miljöstad. Den moderatledda majoriteten tar inte dessa frågor på tillräckligt stort allvar. Vi anser att motionen skall bifallas

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att till del bifalla kontorets remissvar, samt att därutöver anföra följande:

Motionen ”En ny inriktning för Stockholms miljöarbete” är en gedigen genomgång där många viktiga pusselbitar i miljöarbetet belyses och diskuteras. I motionen finns också många bra förslag och miljöpartiet ställer sig bakom det mesta, även om partiet i flera fall vill gå längre än socialdemokraterna, till exempel vill miljöpartiet att målsättningen för koldioxidutsläppen ska vara 2,0 ton per år och invånare av den anledningen att det behövs krafttag redan nu för att klimatförändringarna ska stanna vid två grader. Miljöpartiet ser detta som både realistiskt och nödvändigt, men det krävs en betydligt mer målinriktad politik än den borgerliga alliansens för att nå ett sådant mål.

Miljöpartiet har också utarbetat strategier för flera av de frågor som tas upp i motionen.

När det gäller byggande ställer miljöpartiet krav i markanvisningarna att ny bebyggelse ska använda högst 45 kWh/kvm/år, vilket är passivhus standard. Miljöpartiet har även utarbetat strategier för att minska energianvändningen i stadens bolag och förvaltningar där energianvändningen minskar med runt 30-40 procent fram till 2015 med hjälp av bl. a. nya klimatskal, driftsjusteringar och individuell mätning och debitering av varmvatten.

I miljonprogramsområdena avser partiet halvera energianvändningen och för att kunna genomföra detta avsätts 2 miljarder kronor. Partiet ser också stora möjligheter att låta stadens byggnader bli ”aktivhus” som själva producerar energi med hjälp av solfångare, solceller och vindkraft.

Också på vad gäller biogasutvinning ur avfall har miljöpartiet utarbetat en strategi där

70 procent av matavfallet i staden ska samlas in år 2015 för att användas till biogas.

Självklart vill miljöpartiet också främja en gång- och cykelvänlig stad samt bilpooler.

Tyvärr missar dock socialdemokraterna i sin motion en viktig aspekt, nämligen hur man skapar moderna och miljövänliga transporter. Under rubriken ”vår luft” nämns partikelproblemen och metoder för att åtgärda dessa. Det är bra, men räcker inte. Biltrafiken är den i största källan till koldioxidutsläpp liksom till buller och utsläpp av andra föroreningar och den måste hanteras på något sätt. Miljöpartiet är positivt till miljöbilar och den utveckling som där pågår, men det krävs ett helt annat synsätt på transporter än idag. Ibland är bilen nödvändig, men för att nå klimatmål på 2,5 eller 2,0 ton koldioxid per person och år krävs färre personbilsresor och fler resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Miljöpartiet ser därför utbyggnad av motorvägar som oförenligt med en målinriktad miljöpolitik.

Bromma flygplats tas upp i motionen och det är en central miljöfråga för Stockholm. Självklart ska miljöpåverkan från flygplatsen minimeras, dock bör den så fort som möjligt avvecklas.

I avsnittet om ”våra vatten” saknas en viktig aspekt, att man kan transportera både människor och gods på vatten på ett miljövänligt sätt. I motionen ses båttrafiken mest som ett problem, vilket är synd då den faktiskt har stor potential, t.ex. i form av sol- eller biogasdrivna färjor som avlastar stadens vägar. Vägverket startat ett projekt med vattenburna gods och biltransporter som kan tjäna som inspiration.

Vad gäller trafik- och exploateringskontorens synpunkter håller miljöpartiet med om att det vore bra med fler delmål mellan 2015 och 2050, det krävs en ordentligt utmarkerad färdväg för att inte tappa styrfarten.

Därmed bör också staden bedriva ett mer målinriktat miljöarbete. Där ingår bland annat att arbeta betydligt mer aktivt för att det finns fler biogasmackar. Staden bör också arbeta för sopsugsystem och för att införa avfallskvarnar som gör det lättare utvinna biogas.

Staden bör också ställa större krav på byggherrarna vad gäller energieffektivitet. Idag saknas uppföljning och påföljd, vilket innebär att byggherrarna inte behöver bry sig om de inte intresserar sig för energibesparingar.

Staden bör inte bygga på grönområden, vilket tyvärr görs allt för ofta idag. Forskning har visat att ekosystemtjänster och träd kan rädda oss – bl.a. genom att rena luften från partiklar, minska klimatpåverkan och binda jord vid översvämningar, varför vi måste värna om de grönområden som finns kvar. Dessutom bidrar detta till en attraktiv och god livsmiljö för stadens invånare. Staden bör även ha en långsiktig strategi för klimatberedskap för de klimatförändringar som redan pågår.

Stadsdelsnämnden Skarpnäck

Reservation anfördes av ledamoten Monika Lindh m.fl. (s), ledamoten Birgitta Hansen (mp) och tjänstgörande ersättaren Åke Mezán (v) enligt följande

Vi yrkar att Skarpnäcks stadsdelsnämnd i huvudsak godkänner yttrandet för överlämnande till kommunstyrelsen samt anför följande:

Motionens 25 yrkanden har inte kunnat kommenteras ingående av stadsdelsförvaltningen. Emellertid stödjer vi i princip alla de tjugofem yrkandena.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Birgitta Hansen (mp) enligt följande

Motionen ”En ny inriktning för Stockholms miljöarbete” är en gedigen genomgång där många viktiga pusselbitar i miljöarbetet belyses och diskuteras. I motionen finns också många bra förslag och miljöpartiet ställer sig bakom det mesta, även om partiet i flera fall vill gå längre än socialdemokraterna. Till exempel vill miljöpartiet att målsättningen för koldioxidutsläppen ska vara 2,0 ton per år och invånare av den anledningen att det behövs krafttag redan nu för att klimatförändringarna ska stanna vid två graders global temperaturhöjning. Miljöpartiet ser detta som både realistiskt och nödvändigt, men det krävs en betydligt mer målinriktad politik för att nå detta mål. Miljöpartiet har också utarbetat strategier för flera av de frågor som tas upp i motionen. När det gäller byggande ställer miljöpartiet krav i markanvisningarna att ny bebyggelse ska använda högst 45 kWh/kwm/år, vilket är passivhusstandard. Miljöpartiet har även utarbetat strategier för att minska energianvändningen i stadens bolag och förvaltning-

ar där energianvändningen skall minskas med ca 30-40% fram till 2015 med hjälp av bl.a. nya klimatskal, driftsjusteringar och individuell mätning och debitering av varmvatten.

I miljonprogramsområdena avser partiet halvera energianvändningen och för att kunna genomföra detta vill vi avsätta 2 miljarder kronor. Partiet ser också stora möjligheter att låta stadens byggnader bli s.k. "aktivhus" som själva producerar energi med hjälp av solfångare, solceller och vindkraft.

Också vad gäller biogasutvinning ur avfall har miljöpartiet utarbetat en strategi där 70 % av matavfallet i staden ska samlas in år 2015 för att användas till biogas.

Självklart vill miljöpartiet också främja en gång- och cykelvänlig stad samt bilpooler. Tyvärr missar dock socialdemokraterna i sin motion en viktig aspekt, nämligen hur man skapar moderna och miljövänliga transporter. Under rubriken "vår luft" nämns partikelproblemen och metoder för att åtgärda dessa. Det är bra, men räcker inte. Biltrafiken är den i största källan till koldioxidutsläpp liksom till buller och utsläpp av andra föroreningar och den måste hanteras på något sätt. Miljöpartiet är positivt till miljöbilar och den utveckling som där pågår, men det krävs ett helt annat synsätt på transporter än idag. Ibland är bilen nödvändig, men för att nå klimatmål på 2,5 eller 2,0 ton koldioxid per person och år krävs färre personbilsresor och fler resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Miljöpartiet ser därför utbyggnad av motorvägar som oförenligt med en målinriktad miljöpolitik.

Bromma flygplats tas upp i motionen och det är en central miljöfråga för Stockholm. Självklart ska miljöpåverkan från flygplatsen minimeras, dock bör den så fort som möjligt avvecklas och marken användas för bostadsbebyggelse.

I avsnittet om "våra vatten" saknas en viktig aspekt, att man kan transportera både människor och gods på vatten på ett miljövänligt sätt. I motionen ses båttrafiken mest som ett problem, vilket är synd då den faktiskt har stor potential, t ex i form av sol- eller biogasdrivna färjor som avlastar stadens vägar. Vägverket startat ett projekt med vattenburna gods och biltransporter som kan tjäna som inspiration.

Miljöpartiet anser att det vore bra med fler delmål mellan 2015 och 2050 eftersom det krävs en ordentligt utmarkerad färdväg för att inte tappa styrfarten. Detta innebär bl.a. att staden bör bedriva ett mer målinriktat miljöarbete. Där ingår bland annat att arbeta betydligt mer aktivt för att det ska finnas fler biogasmackar. Staden bör också arbeta för sopsugsystem och för att införa avfallskvarnar som gör det lättare utvinna biogas ur stadens gråvatten.

Staden bör också ställa större krav på byggherrarna vad gäller energieffektivitet. Idag saknas uppföljning och påföljd, vilket innebär att byggherrarna inte behöver bry sig om de inte intresserar sig för energibesparingar.

Staden bör inte bygga på grönområden, vilket tyvärr görs allt för ofta idag. Forskning har visat att ekosystemtjänster och träd kan rädda oss - bl a genom att rena luften från partiklar, minska klimatpåverkan och binda jord vid översvämningar, varför vi måste värna om de grönområden som finns kvar. Dessutom bidrar detta till en attraktiv och god livsmiljö för stadens invånare. Staden bör även ha en långsiktig strategi för klimatberedskap för de klimatförändringar som redan pågår.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltning konstaterar i sitt tjänsteutlåtande att det saknas resurser för uppföljningar av nya klimat- och miljömål, informationsinsatser till verksamheterna, mm. Bland det första den moderatdominerade majoriteten gjorde efter valet i Stockholm var just att lägga ner Agenda 21-arbetet ute i stadsdelarna och detta

kan bara fördömas och beklagas ur miljösynpunkt.

Stadsdelsnämnden Spånga-Tensta

Reservation anfördes av vice ordföranden Ornina Younan m fl (s) samt ledamoten Awad Hersi (mp) enligt följande

Att tillstyrka motionen
Att därutöver anföra följande:

Stockholm behöver en mer ambitiös miljöpolitik där resurser och kompetensen i stadens förvaltningar och bolag på detta område ökar, inte minskar som nu sker. Ett steg i en sådan process är att arbeta i den inriktning som motionen redovisar.

Reservation anfördes av Jonas Ljungstedt (v) enligt följande

Att delvis tillstyrka motionen
Att därutöver anföra

Stockholm stad måste ta sitt ansvar för minskad klimatpåverkan. Alla åtgärder som leder till en hållbar stad är positiva och ju konkretare åtgärderna och förslagen är desto bättre. Stockholm ska vara fossilfritt Stockholm 2050 och det är långt kvar. Ökat trafikarbete, ökad konsumtion och ökade mängder avfall visar att det kommer bli mycket svårt att nå de uppsatta målen. Det måste till kraftiga åtgärder så som nämns i motionen. Vänsterpartiet anser att Stockholm stad ska verka för ett förbud av dubbdäck. Staden ska påverka regeringen att säga upp avtalet med Luftfartsverket om Bromma flygplats och helt lägga ner flygplatsen. Staden ska verka för att fastighetsägare och bostadsrättsföreningar ordnar fastighetsnära insamling, även i befintligt bestånd. I allmännyttan ska detta vara en självklarhet. Förpackningsindustrin som har ansvar för materialåtervinning ska åläggas ersätta fastighetsägaren för kostnaden.

Vänsterpartiet anser att staden bör arbeta aktivt för att förändra den ohållbara trafiksituationen i Stockholm. Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli tillgänglig och smidig för alla. Ingen ska vara beroende av bil, oavsett var man bor i Stockholm. Nya motorvägar och trafikleder löser inte trafikproblemen, en ny väg genererar ny trafik och korkar snart igen oavsett antal körfält. Det enda hållbara är kollektivtrafik, gång och cykeltrafik

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Awad Hersi (mp) enligt följande

Vi stödjer ambitionen för remissen att föra tydligare och vassare inriktning för miljöarbetet i Stockholms stad. Vi erkänner människans påverkan på klimatet och de vetenskapliga fakta som styrker detta. Men vi tror också om vi ska sikta på målet 2,5 ton/invånare, så måste man bland annat titta närmare på transportsektorns negativa miljöpåverkan. Alltså, för att kunna realisera utsläpps målet 2,5 ton/invånare så måste man säga nej till förbifart Stockholm och avveckla Bromma flygplats, samtidigt måste

vi bygga ut tvärbanan och tågförbindelser, med andra ord satsa mer på kollektivtrafiken och mindre på bilismen.

Stockholms Hamn AB:s styrelse

Reservation anfördes av Viviann Gunnarsson enligt följande

1. kajplats med el-anslutning införs till samtliga fartyg i linjetrafik
2. kajplats med el-anslutning erbjuds fartyg som ligger vid kaj mer än sex timmar
3. fortsätta och vidareutveckla arbetet med ett system för differentierade avgifter beroende på fartygens miljöpåverkan samt öka möjligheterna till att el-ansluta fartyg som ligger i hamn
4. ställa krav på fartyg som angör Stockholms Hamnar att redovisa hur de tömmer sitt svart och gråvatten samt övriga sopor
5. ställa krav på att kryssningsfartyg som angör Stockholms Hamnar är miljöcertifierade
6. använda spårbundna transporter och kollektivtrafik med miljöanpassade bränslen för passagerare (även transporter till och från kryssningsfartyg)
7. därutöver anföra

Socialdemokraterna har i sin motion tagit ett brett grepp på miljöarbetet i staden. Det är målsättningar och krav som jag gärna hade sett engagemang för redan förra mandatperioden och i stort välkomnar.

Det samlade s, v, mp arbetet för att uppnå miljömålen var dock betydligt mer framåtriktat än med nuvarande majoriteten. En avlövad miljöförvaltning och bantat Agenda 21 arbete samt minskad internationell och nationell interaktion medför att miljöarbetet sätts på undantag. Jag håller helt med om att den kommunala nivån själv måste driva och leda utvecklingen av miljöpolitiken och inte minst vara åtgärdsinriktad och genomdriva fattade beslut. Detta gäller givetvis även kommunala bolag.

All hamnverksamhet ska stimulera och vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete. Stockholms Hamnar ska arbeta för att förbättra anknytningarna mellan kollektivtrafiken till sjöss och på land samt även främja utvecklingen av kajer för kollektivtrafik på vatten, lokal godstrafik samt för rekreation.

Hamnverksamheten i Stockholm har stor påverkan på miljön i staden. Därför bör så mycket storskalig godshantering som möjligt flyttas från innerstadshamnarna. Det finns redan flera hamnar utanför Stockholm, med väl utbyggda väg- och järnvägsförbindelser som har kapacitet att ta emot stora mängder gods.

En viktig del av ett fortsatt utvecklat miljöarbete är att se till att det finns helt utbyggda möjligheter för omhändertagande av grå- och svartvatten, avfall samt att el-anslutning erbjuds alla fartyg. Stockholms Hamnar bör också internationellt verka för att det kommer fram miljöanpassade drivmedel så att stadens klimatmål uppnås.

Stockholms Hamnar bör vara pådrivande för att få fram internationella överenskommelser men bör också gå före som en miljömedveten hamn.

Reservation anfördes av Anders Djerf enligt följande

1. delvis bifalla motionen
2. därutöver anföra följande

Stockholm stad måste ta sitt ansvar för minskad klimatpåverkan. Alla åtgärder som leder till en hållbar stad är positiva och ju konkretare åtgärderna och förslagen är desto bättre. Stockholm ska vara fossilfritt Stockholm 2050 och det är långt kvar. Ökat trafikarbete, ökad konsumtion och ökade mängder avfall visar att det kommer att bli mycket svårt att nå de uppsatta målen. Det måste till kraftiga åtgärder så som nämns i motionen. Vänsterpartiet anser att Stockholm stad ska verka för ett förbud mot dubbdäck. Staden ska påverka regeringen att säga upp avtalet med Luftfartsverket om Bromma flygplats och helt lägga ner flygplatsen. Staden ska verka för att fastighetsägare och bostadsrättsföreningar ordnar fastighetsnära insamling, även i befintligt bestånd. I allmännyttan ska detta vara en självklarhet. Förpackningsindustrin som har ansvaret för materialåtervinning ska åläggas ersätta fastighetsägaren för kostnaden.

Vänsterpartiet vill att staden startar ett nytt kommunalt bolag för behandling av matavfall och andra förnybara energikällor. Bolaget ska producera biogas men även en restprodukt som kan användas som gödning i jordbruket. Restauranger, storkök, saluhallar med flera har visat sig klara kraven på hög renhet. Exempel från andra kommuner visar att även hushållen kan separera matavfallet på ett godtagbart sätt. Härigenom kan stadens avfallshantering på ett långsiktigt hållbart sätt bidra till lägre energikostnader och en renare stad. För att underlätta insamlingen av avfall ska sopsugar användas där det är lämpligt och avfallskvarnar ska erbjudas alla hushåll där rent tekniska hinder inte föreligger.

Vänsterpartiet anser att staden bör arbeta aktivt för att förändra den ohållbara trafiksituationen i Stockholm. Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli tillgänglig och smidig för alla. Ingen ska vara beroende av bil, oavsett var man bor i Stockholm. Nya motorvägar och trafikleder löser inte trafikproblemen, en ny väg genererar ny trafik och korkar snart igen oavsett antal körfält. Det enda hållbara är kollektivtrafik, gång och cykeltrafik. Privatbilism hör till en annan epok och kan omöjligt få något utrymme i dagens situation.

Utan dubbelspår med godskapacitet Nynäshamn – Västerhaninge är det inte realistiskt att bedriva någon hamnverksamhet av den karaktär som det nu är aktuellt att bygga ut i Norvik.

Stockholm Vatten AB:s styrelse

Reservation anfördes av ledamoten Moissis Nikolaidis och tjänstgörande suppleanten Louise Modig Hall enligt följande

- att tillstyrka motionen
- att därutöver anföra följande

Motionen lägger en god grund för ett omtag rörande kommunens miljöarbete. Även på de områden som rör Stockholm Vatten AB:s verksamhet delar vi de uppfattningar som kommer till uttryck i motionen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Rebwar Hassan enligt följande

Motionen ”en ny inriktning för Stockholms miljöarbete” är en gedigen genomgång där många viktiga pusselbitar i miljöarbetet belyses och diskuteras. I motionen finns också många bra förslag och miljöpartiet ställer sig bakom det mesta, även om partiet i flera fall vill gå längre än socialdemokraterna, till exempel vill miljöpartiet att målsättningen för koldioxidutsläppen ska vara 2,0 ton per år och invånare av den anledningen att det behövs krafttag redan nu för att klimatförändringarna ska stanna vid två grader. Miljöpartiet ser detta som både realistiskt och nödvändigt, men det krävs en betydligt mer målinriktad politik för att nå detta mål. Miljöpartiet har också utarbetat strategier för flera av de frågor som tas upp i motionen t ex. för att minska energianvändningen i stadens bolag och förvaltningar där energianvändningen ska minska med runt 30-40 procent fram till 2015.

Vad gäller biogasutvinning ur avfall har miljöpartiet utarbetat en strategi där 70 % av matavfallet i staden ska samlas in år 2015 för att används till biogas. Här är Stockholm Vatten en viktig aktör, bland annat för att etableringen av avfallskvarnar i staden går smidigt och att biogasproduktionen optimeras samt uppgraderingen till fordonsgas. Staden kan arbeta betydligt mer aktivt för att det ska finnas fler biogasmackar. Det är även viktigt att slammet tas om hand på ett mer resurssnålt och kretsloppsanpassat sätt framöver.

Staden bör även ha en långsiktig strategi för klimatberedskap för de klimatförändringar som redan pågår. Forskning har visat att ekosystem tjänster och träd kan rädda oss – bl. a genom att rena luften från partiklar, minska klimatpåverkan och binda jord vid översvämningar, varför vi måste värna om de grönområden som finns kvar. Dessutom bidrar detta till en attraktiv och god livsmiljö för stadens invånare.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2008:47

2008:47

**Motion av Roger Mogert m.fl. (s) om en ny inriktning
för Stockholms miljöarbete**

Dnr 303-1336/2008

I den här motionen vill den socialdemokratiska kommunfullmäktigegruppen presentera ett förslag till nytag för Stockholms miljöarbete. Det finns mycket på miljöområdet att vara stolt över i Stockholm, men det finns också skäl till självkritik och omprövning.

Få politikområden genomgår så snabb utveckling som miljöområdet. Det beror på flera faktorer. Dels handlar det om områdets tekniska natur; i takt med att forskning och teknikutveckling går framåt förändras också synen på vad som är möjligt och önskvärt. Dels handlar det om att frågan blir allt mer brännande när människans inverkan på natur och miljö blir mer känd och oomtvistad, samtidigt som de tänkbara konsekvenserna av denna påverkan når allt större proportioner.

Dessutom innebär en allt mer utvecklad konsumtion och produktion i allt större delar av världen nya utmaningar. Om en livsstil av stor konsumtion och förbrukning inte förblir ett privilegium för delar av västvärlden, utan får en global spridning, innebär det stora utmaningar, inte endast för de länder som nu genomgår stora förändringar, utan också för oss som då måste göra det samma.

År 1980 deltog knappt en miljard människor av jordens befolkning i produktion av varor av olika slag. År 2005 deltog enligt beräkningar knappt tre miljarder människor. Det visar vilken kraft i produktionsresurser och därmed ökat utbud som skett de senaste åren.

I själva verket reser dessa globala förändringar – teknikutveckling, den ökade medvetenheten om miljöhotens allvar, samt den accelererande resursförbrukningen – en rad frågor som fordrar ett svar. Vi väljer att anta den utmaningen och att se det som en historisk möjlighet för oss att utveckla vårt sam-

hålla och samtidigt visa solidaritet, både globalt och med kommande generationer.

Kommunens roll

Sverige är unikt genom den starka ställning som den lokala styrelsen - och därmed den lokala politiken - har. Det kommunala självstyret, kommunens beskattningsrätt och långtgående befogenheter inom en rad områden innebär både stora möjligheter och ett stort ansvar.

Ser man tillbaka på historien så har kommunerna varit pådrivande och ansvarat för en rad av de viktigaste samhällsförändringarna och innovationerna inom samhällsbyggandet. Allt från Stockholmsmodellen – där mark köptes in för att möjliggöra regionens utveckling och erbjuda möjlighet till fritid och rekreation för stockholmarna – över fjärrvärmeutbyggnaden i hela landet till utvecklingen av vatten- och avloppssystemet i Stockholm som möjliggjorde saneringen av sjöar och vattendrag.

Utvecklingen de senaste decennierna har stärkt kommunens ställning och därmed det kommunala ansvaret och de kommunala möjligheterna. Det är därför rimligt att kommunen tar sig an uppgiften att formulera framtidens utmaningar och söka svaren på tidens frågor.

En rad frågor kan dock inte lösas inom en enskild kommun. En rad viktiga miljöfrågor är till sin natur angelägenheter för hela regioner. Infrastrukturen i en del av en region kan vara avgörande för framkomligheten i en helt annan del av regionen. De föroreningar som släpps ut uppströms är av naturliga skäl ett större problem nerströms. Det krävs då en politisk nivå som kan förena en lokal förankring med ett perspektiv som kan omfatta en hel region och som förmår göra nödvändiga prioriteringar.

Ett sätt att markera miljöfrågans centrala roll i staden skulle vara att genomföra ett ”miljöfullmäktige”. Genom att genomföra ett kommunfullmäktigesammanträde som är ägnat miljöfrågan skulle bredden i frågeställningarna kunna manifesteras på ett tydligt sätt. Vår mening är att alla kommunens verksamheter är berörda av miljö- och klimatfrågorna.

Sammantaget vill vi framhålla vikten av två saker:

- Den kommunala nivån måste själv driva och leda utvecklingen av miljöpolitiken – kommunen kan inte enbart luta sig mot staten.
- Den kommunala kompetensen innebär stora möjligheter – med dessa möjligheter följer också ett ansvar.

Vår kommun

Stockholm har alla fördelar och alla utmaningar som kommer av att staden är tät och utgör regioncentrum för en växande region. Med en tät struktur finns förutsättningar för skalfördelar, effektivt resursutnyttjande och en hög grad av gemensamma lösningar.

Men en tät stadsstruktur i ett regioncentrum innebär också utmaningar för den biologiska mångfalden och brist på utrymme. Den stora mängden mänskliga aktiviteter kan dessutom innebära stora påfrestningar på en begränsad yta i form av partikelbildning, buller och andra emissioner. Problemen med partikelbildning är inte heller begränsade till biltrafiken. Också i tunnelbanan finns stora utmaningar på detta område.

För oss är det självklart att Stockholm ska använda sina fördelar för att kunna möta sina utmaningar. Vi kan inte komma framåt lika snabbt på alla områden, men vi kan göra långt mer än idag.

Miljöpåverkan finns inom i princip alla verksamheter och alla verksamhetsområden. Utmaningen är att på ett naturligt sätt, inom alla områden, få till stånd en medvetenhet om verksamhetens miljöpåverkan och en kraft att påverka utvecklingen till det bättre.

Ofta finns ingen konflikt mellan målet om en god miljö och andra viktiga mål. Men ibland uppkommer de trots allt. När målkonflikter uppkommer måste det finnas en kompetens i staden som kan göra en rimlig avvägning. Idag finns inte det.

Enligt oss krävs en fundamental förändring av kommunens angreppssätt. Vi väljer att formulera det i ett par punkter:

- Det krävs en central kompetens i staden för att kunna driva våra miljösmål strategiskt och kunna väga miljösmål mot andra mål.
- Det krävs ett tydligt uppdrag och tillräckliga resurser inom alla kommunens reguljära verksamhetsområden för att uppnå våra miljösmål.

Våra utmaningar

Som största kommun i landet bör Stockholm visa vägen mot ett uthålligt samhällsbygge. Stockholm har här en stolt historia att bygga vidare på.

Idag lutar sig kommunen i allt för stor utsträckning mot statliga regleringar och målsättningar. Med kommunernas starka ställning i Sverige är det dock ofta utvecklingen i kommunerna som bestämmer och sätter gränser för vad staten kan sätta upp för mål och vilka regleringar som är realistiska.

Stockholm bör förhålla sig till statliga målsättningar och regleringar, men bör också göra en självständig bedömning av vad som är önskvärt och möjligt.

På så sätt kan vi både förbättra vår egen livsmiljö, visa en väg för andra kommuner och skapa förutsättningar för mer ambitiösa åtaganden på statlig nivå.

Inte inom något område får de administrativa gränserna en så praktisk roll som inom miljöpolitiken. Det handlar trots allt om vårt vatten, vår luft, vår livsmiljö, vår hälsa och våra gemensamma resurser. Det finns ingen självklar hemvist för ett sådant ansvar utan den som kan åstadkomma ett resultat bör göra det. Och vi är övertygade om att Stockholm kan mer.

Under den förra mandatperioden genomfördes en rad satsningar och insatser inom ramen för den så kallade "Miljömiljarden". Exempelvis byggde staden bort breddavlopp, systematiserade och tillgängliggjorde kunskaper i databaser, etablerade internationellt samarbete kring klimatfrågan, genomförde förebyggande arbete i kampanjform och sanerade så kallade "hot spots". Idag ser vi att detta har haft en stor betydelse för miljöarbetet i staden. Både genom de insatser som faktiskt gjordes, men också i form av kunskapsuppbyggnad, metodutveckling och etablerandet av nya arbetssätt. Miljömiljarden utgjorde också ett utmärkt verktyg för att förankra miljöperspektivet i stadens olika verksamheter. Miljömiljarden var en angelägenhet för hela staden.

Ett annat sätt att arbeta för att etablera miljö- och klimatperspektivet i staden och bryta de etablerade sektorsgränserna är det lokala Agenda 21- arbetet. Genom att utgå från sambandet mellan ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet kan det lokala Agenda 21- arbetet fungera som både ett känslspröt för kommunen och som en väg in för medborgare och andra intressenter i lokalsamhället.

Vårt klimat

Stockholm har som en välplanerad tät stadsbebyggelse särskilda förutsättningar att bidra till en minskning av utsläppen av klimatgaser. Stockholm har både förutsättningar och en skyldighet att visa vägen för andra när det gäller teknik, innovationer, planering och samhällsbyggande som minskar belastningen på vår gemensamma miljö.

Tyvärr har dessa möjligheter inte kunnat prövas förutsättningslöst då den moderatledda majoriteten i Stockholm valt att styra vilka ambitionsnivåer som ska utredas i arbetet med underlaget till stadens Växthusgasprogram. Där låstes ambitionerna till 3,0 och 3,5 ton per invånare. Med anledning av detta har vi inte kunskap om vad andra alternativ skulle innebära.

Vi anser att det i dagsläget är möjligt och realistiskt att verka för en minskning till 2,5 ton per invånare.

Det är också angeläget att genomföra ett systematiskt arbete i staden för att förebygga eventuella kriser till följd av klimatförändringarna. Därför bör en kommission för att förebygga kriser i Stockholm inrättas.

Mot denna bakgrund anser vi följande:

- En förutsättningslös utredning om vad som krävs för att minska utsläppen av klimatgaser bör göras, där scenarier som 2,0 ton och 2,5 ton per invånare ingår.
- Stockholm bör parallellt med denna utredning arbeta fram ett nytt Växthusgasprogram med en minskning till 2,5 ton per invånare som arbetshypotes.
- En kommission för att förebygga kriser i Stockholm bör inrättas.

Vår luft

Stockholm har överlag en relativt god luftkvalitet. Vi kan dock komma längre. Fortfarande blir stockholmare sjuka, dör, eller på andra sätt drabbas av brister i luftkvaliteten. Brister som vi borde kunna komma till rätta med. Givetvis är utsläppen av klimatgaser den viktigaste frågan. Men många andra frågor behöver också uppmärksammas.

Ett av de största och mest omdiskuterade problemen är dem som kommer av att relativt stora partiklar fyller luften, andas in och sedan irriterar luftvägar och lungor. Dessa partikelhalter varierar över tiden och halterna i luften beror av en rad faktorer, som gaturummets utformning och bakgrundshalter som kommer med vinden från andra platser. Även partikelhalterna i tunnelbanans tunnelsystem är en stor hälsorisk och måste åtgärdas.

Men det starkaste sambandet är med biltrafiken och användandet av dubbdäck. Partikelhalterna når sin högsta nivå under de sena vintermånaderna, när dubbdäcken river upp asfalten. Det är samtidigt väl känt att de flesta resor med bilar i Stockholm knappast behöver några dubbdäck. Det finns avancerade alternativa vinterdäck, utan dubbar, och gatorna har sällan ett sådant väglag att dubbar behövs. Vi ser därför gärna en reglering på detta område på sikt, kombinerat med ekonomiska styrmedel i närtid. I bästa fall kan en kombination av olika åtgärder stimulera fram ett agerande från Stockholms trafikanter som gör att tvångsmedel inte behöver användas.

Det finns också goda skäl att i övrigt främja en så utsläppssnål trafik som möjligt. En rad utsläpp till luft sker från trafiken. Det strategiskt viktigaste är enligt oss att främja kollektivtrafikens utveckling - både till lands och till sjöss -, att försöka minska den tunga lastbilstrafiken genom miljödifferenterad kilometerskatt, samt att tillgängliggöra förnyelsebara och miljövänliga drivme-

del genom att de erbjuds på fler tankstationer med olika biobränslen. En av de största olägenheterna i Stockholms stad är dessutom Bromma flygplats. Så länge flygplatsen finns kvar bör krav ställas från stadens sida på att de plan som lyfter och landar på flygplatsen använder de miljövänligaste bränslena och teknikerna.

Luftfartsverket måste följa internationella överenskommelser och regler, men markägaren Stockholm kan ställa krav på Luftfartsverket.

Mot denna bakgrund anser vi följande:

- Stockholm bör initiera utformandet av ekonomiska styrmedel för att komma till rätta med partikelhalterna i luften som främst kommer från dubbdäck, sandning och saltning. I första hand en utredning i statlig regi, så att systemet kan få en generell utformning.
- Stockholm bör verka för en miljödifferenterad kilometerskatt på tung trafik.
- Stockholm bör ställa krav på ökat utbud av alternativa bränslen på tankstationerna.
- Stockholm bör ställa krav på Luftfartsverket så att de plan som lyfter och landar på Bromma flygplats använder de miljövänligaste bränslena och teknikerna.

Våra vatten

Stockholm öppnade sitt första reningsverk på 1930-talet. Sedan dess har verksamheten hela tiden byggts ut och förbättrats. Vi stockholmare och de som besöker oss kan bada mitt i stan, eller ute i vår unika skärgård. Stockholm har en internationellt erkänd position som ett föredöme i vattenvårdsfrågor. Stockholm Water Prize – vattnets Nobelpris – är en eftertraktad utmärkelse för forskare och andra engagerade i vattenfrågor världen över.

Det här är naturligtvis ingen tillfällighet. Det är resultatet av en målmedveten och långsiktig politik. Men nu tycks många vilja överge denna framgångsrika politik på vattenområdet. Vi stockholmare står inför ett val.

Vi kan antingen driva verksamheten i Stockholm Vatten till så absolut låg kostnad som möjligt och inte göra något utöver de krav som myndigheter och domstolar ställer på verksamheten. Det är inriktningen idag.

Eller så kan vi driva verksamheten i Stockholm Vatten effektivt, men med siktet inställt på framtida generationers krav. Arbeta aktivt med utveckling och samarbeta med våra grannar runt Östersjön.

Vi anser att det är en självklarhet att vi ska satsa på att ha en modern vattenhantering som siktar på att nästa generation stockholmare ska ha en lika bra och till och med bättre vatten- och avloppshantering än vi har idag.

För att möjliggöra en sådan framåtsyftande politik krävs det givetvis att staden behåller de redskap man utvecklat och som är nödvändiga för stockholmarnas vattenförsörjning och avloppshantering. En nedrustning, partiell avveckling och utförsäljning av Stockholm Vatten AB och dess verksamheter bör under inga omständigheter ske.

Även båttrafiken till och från Stockholm har stor miljöpåverkan. Här är det viktigt att lågsvavlig olja används samt att elanslutning vid kaj, av fartyg i linjetrafik, sker i så stor omfattning som möjligt.

Mot denna bakgrund anser vi följande:

- Stockholm bör återgå till förebyggande underhåll, i motsats till avhjälpande, i avloppsnätet.
- Stockholm Vatten bör återinföra förebyggande arbete, i form av informationsinsatser och liknande, för att förbättra vattenkvaliteten genom att minska tillförseln av substanser och material som det är svårt att ta om hand i reningen.
- Stockholm Vatten bör åter ta emot skolklasser i sina anläggningar i syfte att väcka intresse och öka kunskapen om hur vi kan värna vattenkvaliteten i Stockholm.
- Stockholm bör verka för att samtliga rederier som i linjetrafik angör hamnlägen i Stockholm enbart använder lågsvavlig olja samt redovisar planer för elanslutning av fartyg vid kaj.

Vårt avfall

Det är allmänt känt att avfallshanteringen är en både svåra och angelägen fråga att lösa på ett framsynt sätt i en tätbebyggd kommun som Stockholm. Den självklara utgångspunkten ska vara EU:s avfallshierarki och dess målsättning om minsta möjliga resursförbrukning och miljöbelastning. Det är också allmänt känt att de återvinningsstationer som tjänar som insamlingsställen inom ramen för producentansvaret är en ständig källa till frustration, nedskräpning och gränsdragningstvister rörande ansvaret.

Vi vill vända på perspektivet och se avfallet som en tillgång. Genom smarta lösningar och en effektiv återvinning så ökar vi tillgången på eftertraktade material och minskar den ansträngning på vår jord som vårt samhälle idag

utgör. Det förutsätter dock att vi är nytänkande och ser utmaningen som en möjlighet – inte ett hinder.

En möjlighet för att lösa återvinningen och avfallshanteringen i den täta stenstaden skulle vara att pröva möjligheten att successivt bygga ut ett system med stationär sopsug. Staden har redan en mängd ledningstunnlar och i praktiken finns ett välutvecklat system för infrastruktur under jord i Stockholm. I samband med ledningsarbeten bör ett sådant system kunna byggas ut. Det måste givetvis kostnadsberäknas och prövas. Det bör ske.

Mot denna bakgrund anser vi följande:

- Stockholm bör utreda på vilket sätt taxesystemet för renhållningsverksamheten bör vara utformat för att minimera miljöbelastningen.
- Stockholm bör ta fram en konkret tidsplan och kostnadsanalys för nedgrävning av återvinningsstationerna i samverkan med materialbolagen.
- Om det inte är möjligt bör en annan lösning av insamlingen arbetas fram med utgångspunkten att systemet ska vara tydligt, begripligt, funktionellt och långsiktigt.
- Stockholm bör pröva möjligheten att lösa problemet med återvinning och avfallshantering i den täta stenstaden genom stationärt sopsugssystem i ledningstunnlarna.
- Insamling av matavfall från storhushåll bör öka från dagens 6% till minst 50% och användas för produktion av biogas.

Våra fastigheter

Fastigheterna är en av nyckelfrågorna när vi diskuterar en miljövänlig stad. Tyvärr minskar i rask takt stadens fastighetsinnehav, utan närmare konsekvensanalys. Därmed minskar kommunens möjligheter att göra insatser, liksom övriga fastighetsmarknadens tillgång till en långsiktig aktör som kan skapa förutsättningar, och en beredskap på marknaden, för nödvändiga miljöfrämjande åtgärder.

Inom stadens fastighetsförvaltning pågår sedan länge en rad viktiga åtgärder för att göra fastighetsbeståndet mer långsiktigt hållbart. Vi anser dock att man bör gå längre. Staden borde också kunna utgöra en resurs som genom sina insatser har spridningseffekter på övriga samhället. Ingen har någon glädje av en kommun som leker ”fastighetshaj”, eller att samhället skapar orimliga förväntningar och ställer orimliga krav på vad privata vinstdrivande företag kan göra för samhällsnyttan.

Mot denna bakgrund anser vi följande:

- Stockholm bör öka takten och höja ambitionerna vad gäller energieffektiviseringar.
- Stockholms fastighetsförvaltande bolag och förvaltningar bör ta fram koncept för anpassning av fastigheter för fastighetsnära källsortering som också aktivt kan erbjudas och spridas till privata fastighetsägare, särskilt bostadsrättsföreningar.
- Om inte en omfattande fastighetsnära källsortering kan uppnås på frivillig väg bör lagstiftning övervägas.

Vår konsumtion

Vi anser att kommunen aktivt ska använda sin konsumtion för att påverka marknaden. Som stor aktör kan kommunen driva fram förändringar som sedan kan underlätta för andra aktörer att kunna göra de val de önskar.

Upphandlingslagstiftningen är idag inte utformad för att påverka det enskilda företaget och uppmuntra företag som behandlar människor rättvist eller är miljövänliga. Konkurrensneutraliteten är i fokus. Det är viktigt. Tyvärr begränsar det den offentliga konsumtionens möjlighet att använda marknaden för att uppnå gemensamma mål. Det innebär i förlängningen att företag som är beredda att göra insatser och anstränga sig för att uppnå olika angelägna mål i samhället missgynnas av den offentliga konsumtionen. Det är inte rimligt.

Med allt mer av den offentliga produktionen i privat regi så växer den offentliga konsumtionens betydelse och den måste då också utvecklas. Annars minskar samhällets förutsättningar att förverkliga gemensamma mål, något som i sin tur innebär ett demokratiskt underskott.

Mot denna bakgrund anser vi följande:

- Stockholm bör driva på för att upphandlingslagstiftningen ska utvecklas i syfte att göra offentlig upphandling till ett fungerande styrinstrument för att uppnå samhälleliga mål.
- Stockholm bör återinföra miljömål och sociala mål i stadens policydokument för upphandling.
- Stockholm bör ställa miljökrav och sociala krav vid stadens upphandlingar.
- Stockholm bör ansöka om att bli en Fair Trade City

Vår stadsmiljö

Vår konsumtion är inte bara storskalig. Den vardagliga småkonsumtionen har stor betydelse och märks, inte bara i en resursåtgång och ökad förpackningsmängd, utan också i form av överfulla papperskorgar, skräp på gatorna och kvarlämnade förpackningar. Till vardags är det kommunen som får bära ansvaret för detta. När en medborgare blir upprörd över en kvarlämnad McDonaldspåse på trottoaren så riktas inte ilskan mot den som ätit innehållet eller den som säljer förpackningarna utan mot kommunen som inte kom dit fort nog och plockade upp den.

Det kan tyckas irrationellt, men kommunen har enligt oss ett ansvar. Inte för att ha tagit dit påsen, eller för att inte ha tagit den därifrån, men för att möta frustrationen hos dem som vill leva i, och känna stolthet över, en ren och vacker stad.

Enligt oss är ansvaret tredelat. Medborgarna har givetvis ett ansvar för sitt eget agerande. Får vi inte bukt med tendensen till ökad nedskräpning kan vi aldrig få en ren och vacker stad. Företagen och näringsidkarna har också ett ansvar. Många verksamheter förutsätter att produkten konsumeras någon annanstans och förutsätter också en produktion och distribution av förpackningar. Idag finns tyvärr få skäl för de berörda näringsidkarna att se detta som ett problem. Till sist har kommunen ett ansvar för att få till stånd attitydförändringar och hitta ett system där vi inte har att stillatigande se en vacker och inbjudande stad förvandlas till en skräpig och nedsolkad stadsmiljö. Idag är det i praktiken bara kommunen och medborgarna som får ta ansvar för att det inte fungerar. Kommunen som måste städa och möta medborgarnas frustration. Medborgarna som får sin närmiljö nedskräpad.

Mot denna bakgrund anser vi följande:

- Stockholm bör verka för ett system med ett verksamhetsansvar för de näringar vars verksamhet producerar mest skräp.
- Stockholm bör inrätta ett pris för att uppmuntra positiva exempel.

Byggande och planering

Planeringen bör utgå från att ett växande Stockholm måste planeras på ett sätt som minimerar miljöbelastning och samtidigt medger en utveckling av staden. Vi anser därför att en rad principer är viktiga vid planeringen av framtidens Stockholm. Bland annat att ny bebyggelse i första hand sker på redan exploaterad mark, i anslutning till befintlig bebyggelse och i lägen som har bra förutsättningar för kollektivtrafik, att Stockholms gröna kilar ska värnas samt en

ökad blandning av olika funktioner - bostäder, service, arbetsplatser, med mera - i stadsdelarna.

Vid sidan om det bör vi även tänka på nya stadsutvecklingsområden, den enskilda fastighetens innehåll och själva byggprocessen. Vid planeringen av nya områden ska minimal miljöbelastning vara målet. Den enskilda fastigheten ska också uppfylla högt ställda miljökrav, vara energisnål, giftfri, mm. Till sist bör vi bidra till en resurseffektiv och miljövänlig byggprocess. Ett sätt kan vara att ställa krav på resursanvändningsplaner i byggprojekt. Det skulle kunna leda till en mer genomtänkt byggprocess.

För energiförsörjningen bör staden fortsätta verka för en kraftig andel fjärrvärme. I detta syfte bör staden verka för att den privata monopolisten anpassar anslutningsavgifterna så att det blir attraktivt att ansluta till nätet. Energiproduktionen ska också vara så miljövänlig som möjligt. Av detta skäl bör exempelvis kolkraftverket i energihamnen successivt trappa ner användningen av fossila bränslen och gå över till förnyelsebara. Det bör kunna ske till 2015.

Mot denna bakgrund anser vi följande:

- Stockholm bör ställa krav på miljöanpassat byggande i planprocessen.
- Stockholm bör ställa krav på miljöanpassat byggande vid byggande på stadens mark.
- Stockholm ska premiera kollektivtrafikens utveckling, både till land och till sjöss.
- Stockholm bör underlätta och främja gång, cykling, bilpooler och samordnade varutransporter.
- Stockholm bör ställa krav på resursanvändningsplaner vid byggande på stadens mark.
- Stockholm bör ställa krav på att gemensamma resursanvändningsplaner i stadsutvecklingsområden.
- Stockholm bör verka för utbyggnad av fjärrvärmenätet i staden, både vid nybyggnation och i befintlig bebyggelse.
- Stockholm bör tillsammans med Fortum Värme ta fram ett gemensamt program för utbyggnad av fjärrvärmen till hela staden och utveckla samarbetet med kraftvärmebolag i övriga Stockholmsregionen för en bättre regional försörjning.
- Stockholm bör verka för att användningen av fossila bränslen i Värta- verken upphör till 2015.

YRKANDEN

Med hänvisning till ovanstående yrkar vi att

1. Stockholm utökar resurser och den centrala kompetensen i staden, både på miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsledningskontoret för att utveckla miljöarbetet
2. Stockholm genomför en förutsättningslös utredning om vad som krävs för att minska utsläppen av klimatgaser, där scenarier som 2,0 ton och 2,5 ton per invånare ingår
3. Stockholm påbörjar arbetet med ett nytt Växthusgasprogram där målsättningen 2,5 ton per invånare är målnivå
4. Stockholm inrättar en kommission för att förebygga kriser
5. Stockholm hemställer hos regeringen om att en statlig utredning tillsätts för att utforma ekonomiska styrmedel i syfte att komma till rätta med för höga partikelhalter i luften
6. Stockholm verkar för en miljödifferenterad kilometerskatt på tung trafik
7. Stockholm ställer krav på Luftfartsverket så att de ser till att plan som lyfter och landar på Bromma flygplats använder de miljövänligaste bränslena och teknikerna
8. Stockholm återgår till förebyggande underhåll, i motsats till avhjälpande, i avloppsnätet, återinför förebyggande informationsinsatser och liknande för att förbättra vattenkvaliteten samt åter tar emot skolklasser - och andra - i sina anläggningar i syfte att väcka intresse och öka kunskapen om hur vi kan värna vattenkvaliteten i Stockholm
9. Stockholm vidtar åtgärder för att samtliga rederier som i linjetrafik angör hamnlägen i Stockholm enbart använder lågsvavlig olja samt redovisar planer för elanslutning av fartyg vid kaj
10. Stockholm bör utreda på vilket sätt taxesystemet för renhållningsverksamheten bör vara utformat för att minimera miljöbelastningen
11. Stockholm bör ta fram en konkret tidsplan och kostnadsanalys för nedgrävning av återvinningsstationerna, och om det inte är möjligt föreslå en annan lösning som är tydlig, begriplig, funktionell och långsiktig.
12. Stockholm prövar möjligheten att lösa problemet med återvinning och avfallshantering i den täta stenstaden genom att ett stationärt sopsugs-system successivt byggs ut i ledningstunnlarna

13. Stockholm hemställer hos regeringen om, och verkar för, en ny utformning av producentansvaret som innebär att mer resurser tillgängliggörs inom systemet
14. insamlingen av matavfall från storhushåll höjs från dagens 6% till minst 50% och att stadens Miljöprogram också revideras i enlighet med detta
15. Stockholm utvecklar en handlingsplan för utvecklingen av fastighetsnära källsortering med krav på lagstiftning som slutgiltig möjlighet
16. Stockholm hemställer hos regeringen om att upphandlingslagstiftningen ska utvecklas i syfte att göra offentlig upphandling till ett fungerande styrinstrument för att uppnå samhällliga mål
17. Stockholm återinför kravet på miljömål och social mål i stadens policydokument för upphandling
18. Stockholm beslutar om att på nytt ansöka om att bli en Fairtrade City
19. Stockholm verkar för ett verksamhetsansvar för de näringar vars verksamhet producerar mest skräp
20. Stockholm inrättar ett pris för att uppmuntra positiva insatser för en bättre stadsmiljö och mindre nedskräpning
21. Stockholm ska återinföra programmet för miljöanpassat byggande och ställa krav på miljöanpassat byggande i planprocessen och vid byggande på stadens mark
22. Stockholm främjar gång, cykling, bilpooler och samordnade varutransporter inom staden
23. Stockholm ska ställa krav på resursanvändningsplaner vid byggande på stadens mark
24. Stockholm tillsammans med Fortum Värme ta fram ett gemensamt program för utbyggnad av fjärrvärme till hela staden och samarbete med kraftvärmebolag i övriga Stockholmsregionen, samt ett system för prissättning som möjliggör detta

25. Stockholm verkar för en nedtrappning av användningen av fossila bränslen i Värtaverken med mål om en nollnivå till 2015.

Stockholm den 15 maj 2008

Roger Mogert

Berit Kruse

Teres Lindberg

Abdo Goriya

Kersti Py Börjeson

Jan Valeskog

Jari Visshed

Mirja Räihä Järvinen

Tomas Rudin

Elisabeth Brandt Ygeman

Malte Sigemalm