

Utlåtande Rotel I + Rotel IX (Dnr KS 2019/1040)

Miljöprogram för Stockholm 2020-2023

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. *Miljöprogram 2020-2023*, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Kommunstyrelsen ska beakta *Miljöprogram 2020-2023* vid upprättande av förslag till budget.
3. Samtliga nämnder ska inarbeta *Miljöprogram 2020-2023* i sin verksamhetsplanering.
4. Stockholms Stadshus AB uppmanas att inarbeta samt ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att inarbeta *Miljöprogram 2020-2023* i sin verksamhetsplanering.
5. Uppföljning av *Miljöprogram 2020-2023* ska ske inom ramen för det integrerade systemet för ledning och uppföljning av stadens ekonomi och verksamhet (ILS).
6. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden göra en årlig uppföljning av *Miljöprogram 2020-2023* där resultatet ska redovisas till kommunfullmäktige.

Föredragande borgarråden Anna König Jerlmyr och Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

Stockholm ska vara världsledande och inta rollen som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Arbetet för miljö och klimat ska göra tydliga avtryck och stadens egna verksamheter ska gå före för att visa vägen i arbetet för en klimatsmart och hållbar stad.

Förslaget till nytt *Miljöprogram 2020-2023* fokuserar på de största miljöutmaningarna för perioden. De områden som utifrån uppföljning och

övrig rapportering har störst utmaningar är hållbar energianvändning, transporter, klimatanpassning, kemikalieutsläpp, god vattenstatus, biologisk mångfald samt resurseffektiva kretslopp. Utsläppen av växthusgaser minskar inte, globalt och nationellt, i den omfattning som krävs och klimatfrågan dominerar miljöarbetet i allt högre grad. I förslag till nytt miljöprogram föreslås därför höjda ambitioner för klimatarbetet, dels med en högre målsättning för utsläppsminskning, dels genom att ta in åtgärder som syftar till att minska konsumtionens klimatpåverkan. Staden är en stor upphandlande myndighet som kan gå före och vara ett gott exempel och inspirera omvärlden.

Staden kommer inte uppnå miljömålen av egen kraft utan arbetet behöver ske i nära samverkan med omvärlden och genom teknikutveckling. Programmet har därför utformats på ett sätt som ska stimulera och stärka samverkan, innovation och kommunikation. Näringslivets roll i miljöarbetet tydliggörs och former för samverkan behöver utvecklas.

Förslag till nytt miljöprogram för 2020-2023 formulerar mål inom de områden där utmaningarna för Stockholm bedömts som störst så som klimatpåverkan, klimatanpassning, resurshushållning och cirkulärekonomi, biologisk mångfald, samt skadliga utsläpp och emissioner. Inom dessa områden formuleras mål för den egna organisationen och för stadens geografiska område, dels utifrån stadens långsiktiga ambitioner som mål på längre sikt och dels som etappmål för programperioden med förväntat resultat vid utgången av år 2023.

I programförslaget beskrivs genomförande och uppföljning från olika perspektiv med exempel på åtgärder och ansvarsfördelning, liksom hur intern och extern samverkan, innovation, inköpsprocessen och kommunikationsarbetet kan bidra till snabbare måluppfyllelse.

Konsumtionsperspektivet belyses inom olika målområden för att peka ut hur vi når ökad kunskap om konsumtionens betydelse för minskad miljöpåverkan.

Programmet är strukturerat utifrån de högst prioriterade målen för Stockholms miljö på lång sikt, det vill säga fram till 2030 eller längre:

- Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040
- En fossilfri organisation 2030
- Ett klimatanpassat Stockholm
- Ett resurssmart Stockholm
- Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem
- Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

- Ett giftfritt Stockholm

Dessa mål med en prioriterad inriktning på lång sikt omfattar var för sig ett antal etappmål för programperioden 2020-2023.

Sammantaget lägger miljöprogrammet fast sju prioriterade mål för Stockholms livsmiljö, 16 etappmål och förslag på indikatorer. Denna precisering av målen på lång och kort sikt ska ge en tydlig bild av hur staden säkerställer en ekologisk långsiktigt hållbar utveckling. I programmets målbeskrivningar tydliggörs hur respektive mål bidrar till de nationella miljömålen och de globala målen enligt Agenda 2030. Förutom tydliga exempel på konkreta åtgärder för måluppfyllelse beskrivs även de handlingsplaner eller motsvarande som finns med relevans för respektive mål och vars åtgärder bidrar till måluppfyllelse.

Respektive nämnd ska utifrån Miljöprogrammet och Klimathandlingsplanen formulera en miljö- och klimathandlingsplan för verksamheten vid sidan av verksamhetsplanen. Här kan respektive nämnd och bolagsstyrelsens arbete detaljeras utifrån de övergripande inriktningarna.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret och remitterats till arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, överförmyndarnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030, Kommunstyrelsens pensionärsråd, BIL Sweden, Boverket, Byggmateriellindustrierna, Byggmästareföreningen, Cykelfrämjandet, Ekokommunerna, Energiforsk, Energiföretagen Sverige, Energimyndigheten, Fastighetsägarna Stockholm, Folkhälsomyndigheten, Fältbiologerna, Föreningen för samhällsplanering, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Göteborgs stad, Handelskammaren, HSB Stockholm, IKEM – Innovations- och kemiföretagen i Sverige, Institutet för Miljömedicin vid Karolinska institutet, Kemikalieinspektionen, Klimatkommunerna,

Lantbrukarnas Riksförbund Mälardalen, Länsstyrelsen Stockholm, Malmö stad, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturskyddsföreningen, Naturskyddsföreningen Stockholm, Naturvårdsverket, Nordic Galvanizers, Region Stockholm, Revisionskontoret, Riksbyggen, SABO, SBC Stockholm, Sweden Green Building Council, Storsthlm, Swedavia, Svenskt Vatten, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner, Söderorts naturskyddsförening, Trafikverket och Transportstyrelsen. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat förslaget till samtliga dotterbolag i koncernen.

Kemikalieinspektionen, Kommunstyrelsens pensionärsråd, Storsthlm och Sweden Green Building Council har avstått från att svara.

Boverket, Byggmaterialindustrierna, Byggmästareföreningen, Cykelfrämjandet, Ekokommunerna, Energiforsk, Energiföretagen Sverige, Energimyndigheten, Fastighetsägarna Stockholm, Folkhälsomyndigheten, Fältbiologerna, Föreningen för samhällsplanering, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Handelskammaren, HSB Stockholm, IKEM – Innovations- och kemiföretagen i Sverige, Klimatkommunerna, Malmö stad, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Nordic Galvanizers, Revisionskontoret, Riksbyggen, SABO, SBC Stockholm, Swedavia, Svenskt Vatten, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner, Söderorts naturskyddsförening och Transportstyrelsen har inte inkommit med svar.

Därutöver har Ellevio AB, Neste AB och en grupp medborgare svarat.

Arbetsmarknadsnämnden menar att den föreslagna utformningen av miljöprogrammet med mätbara etappmål och indikatorer för att säkerställa utvecklingen är en god strategi. Nämnden lyfter även återbruk som en viktig del av och åtgärd inom stadens miljöarbete, inte minst det återbruk som sker inom Stocket.

Exploateringsnämnden ser positivt på att staden har höga ambitioner i miljöarbetet. För att skapa en trovärdighet till stadens arbete för att nå målen behöver staden därför kunna visa andra aktörer att stadens egna verksamheter gör vad som krävs för att nå stadens interna mål. Nämnden uttrycker även att styrningen inom miljöprogrammet behöver bli tydligare på flera områden. Ett exempel är de föreslagna indikatorerna där nämnden upplever dem vara ojämnt fördelade då vissa etappmål har många indikatorer, medan andra etappmål inte har några alls.

Fastighetsnämnden ställer sig positiv till det föreslagna miljöprogrammet. Programmet har övergripande en bra struktur och innehållet upplevs relevant. Nämnden uttrycker att etappmålen för energieffektivisering (5 % relativ

energieffektivisering samt 10 % energieffektivisering i byggnader äldre än 10 år) i stadens byggnader bör formuleras om.

Idrottsnämnden uttrycker att en av världens största utmaningar idag är att minska utsläppen av växthusgas som har en enorm påverkan både på miljön och klimatet. En viktig etapp som bidrar till att minska utsläppen och som utgör en av miljöprogrammets främsta mål är att eliminera fossilbränsleanvändningen. Nämnden lyfter även sitt eget miljöarbete såsom nämndens egen energiplan, nämndens mål att endast använda förnybar el och nämndens arbete med att ta fram avfallsplaner för samtliga idrottsanläggningar.

Kulturnämnden ställer sig positiv till det förslagna Miljöprogrammet för 2020-2023. Nämnden lyfter att staden kan göra stor miljö- och klimatnytta inom upphandlingsområdet genom att staden är en stor inköpare. Nämnden lyfter även målet om effektiv resursanvändning och pekar på sin egen ansträngning inom Stadsarkivets nya lokaler vid Liljeholmskajen. Där samverkar verksamheterna i lokalen genom gemensamma arbetsplatser, besöks- och mötesytor, teknisk utrustning och magasin.

Kyrkogårdsnämnden lyfter att de avser att fortsätta fasa ut sina kvarvarande oljepannor för att minska sina utsläpp och bidra till fossilfrihet. Nämnden nämner även att stadens kyrkogårdar och begravningsplatser utgör viktiga inslag i Stockholms sammanhängande ekosystem och bidrar till biologisk mångfald då de innefattar stora grönytor.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ställer sig positiv till miljöprogrammet och menar att dess olika avsnitt uttrycker höga ambitioner. Nämndens övergripande synpunkter lämnar flera förslag på hur miljöprogrammet kan struktureras tydligare och bli mer lättförståeligt. Exempelvis föreslår nämnden att en ordlista biläggs till programmet som förklarar begrepp såsom ”grön infrastruktur” och ”klimatpositiv”.

Servicenämnden är positiv till miljöprogrammet och dess utformning. Miljöprogrammet är enkelt att följa och varje mål knyter tydligt an mot FN:s Agenda 2030, Parisavtalet och EU:s ramverk liksom utvecklingen av de nationella miljömålen i Sverige. Nämnden uttrycker att de även fortsatt kommer att ställa höga miljö- och klimatkrav inom stadens centrala upphandlingar och på så viss kunna bidra till att uppfylla de kort- och långsiktiga målen i miljöprogrammet.

Socialnämnden ställer sig bakom förslagen i programmet och instämmer i vikten av samverkan med omvärlden för att nå en global hållbar utveckling. Nämnden anser även att programmet är gediget och överskådligt men med

fördel skulle kunna framställas i kortform för att få större genomslagskraft och göra det möjligt för fler att läsa och förstå.

Stadsbyggnadsnämnden anser att förslaget till nytt miljöprogram är bra och väl genomarbetat. Nämnden ser positivt på att stadsplanering lyfts som ett verktyg för att minska utsläppen genom exempelvis att planera för transporteffektivitet och inrätta utsläppskrav på nyproduktion av bostäder. Nämnden lyfter även stadens resepolicy som ett viktigt styrmedel för att uppnå målet om en *Fossilfri organisation 2030*.

Trafiknämnden anser att föreliggande förslag till miljöprogram sätter ambitiösa mål för stadens miljöarbete, och instämmer i att målen ställer högre krav på utvecklade arbetssätt. Nämnden delar miljöprogrammets bild att samverkan med andra aktörer är avgörande, inte minst på trafikområdet, för att uppnå programmets mål. Nämnden önskar dock att ansatsen om samverkan borde genomsyra målanalyserna än tydligare.

Utbildningsnämnden ser överlag positivt på miljöprogrammets utformning, målsättningar och åtgärder. Nämnden lyfter att dess förvaltning har sett ett behov av ökad kompetens inom miljö- och klimatområdet. Nämnden efterlyser därför stöd från exempelvis miljöförvaltningen, stadsledningskontoret eller serviceförvaltningen.

Äldrenämnden ställer sig bakom Stockholms stads Miljöprogram för 2020-2023 och den ytterligare integrering i stadens ordinarie styrdokument som föreslås. Nämnden lyfter att livsmedelskonsumtionen står för 20 % av Sveriges klimatpåverkan. Här uttrycker nämnden att de kommer vara en aktiv del för att minska klimatpåverkan från livsmedel inom staden.

Överförmyndarnämnden uttrycker att Stockholms ambitioner är och måste vara höga i arbetet för en bättre miljö i alla dess aspekter, inkluderat påverkan på klimatet. Nämnden nämner även att deras förvaltning är stadens minsta och helt administrativ, vilket medför att de har låga klimatutsläpp och små förutsättningar att minska utsläppen i staden.

Bromma stadsdelsnämnd tycker att det är bra med ett övergripande program för alla stadens miljömål. Nämnden ser det som positivt att miljöprogrammets mål är förankrade i Agenda 2030. Vidare påpekas att luftpartiklarna PM10 behandlas i programmet är bra men nämnden saknar att inte PM2,5-partiklar också blir belysta i programmet. Dessa partiklar har en negativ påverkan på människors hälsa, särskilt på barn.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd välkomnar ett paraplyprogram för alla stadens miljömål. Nämnden anser även att det behövs en tydligare koppling mellan centrala krav på åtgärder och finansieringsmöjligheter, annars kan programmets måluppfyllnad och höga ambition riskeras.

Farsta stadsdelsnämnd är positiv till de förändringar som gjorts i förslaget och att fokus främst ligger på klimatförändringar och resurshushållning. Nämnden uttrycker även att för att miljöprogrammet ska bli en produkt som används aktivt av stadens verksamheter anser nämnden att det är nödvändigt att en kortversion tas fram. Nämnden lyfter även att åtgärderna som föreslås är möjliga att genomföra men kommer kräva ytterligare personella och ekonomiska resurser.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beskriver att Miljöprogrammet 2020-2023 har ett brett angreppssätt mot de miljöutmaningar som staden och världen står inför. Programmet är lättöverskådligt men det skulle vara fördelaktigt att också producera en förkortad version av programmet i punktform. Nämnden lyfter även att PM 2,5-partiklar inte behandlas i programmet. Vidare uttrycker nämnden att staden bör ta ytterligare krafttag för att lansera mer informationskampanjer om miljö- och klimatarbete för att engagera befolkningen.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd uttrycker att det är positivt att det nya programförslaget är ambitiöst och väl genomarbetat. Särskilt positivt är att även konsumtionens klimatpåverkan nu lyfts i miljöprogrammet. Vidare föreslår nämnden att utbildningsinsatser om stadens miljöprogram anordnas i tidigt skede av programperioden för verksamhetsansvariga politiker och tjänstemän.

Kungsholmens stadsdelsnämnd ställer sig positiv till revideringen av Miljöprogrammet 2020-2023 och de ändringar som genomförts. Nämnden uttrycker särskilt att krav om grönytefaktor alltid bör finnas där det byggs nytt. I utomhusmiljöer med hög risk för värmebölja eller skyfall kan det vara lämpligt att fokusera på att bygga in lösningar för att motverka just detta, istället för att fokusera på att bygga mångfunktionellt. Nämnden uttrycker även att det är viktigt att miljöprogrammet så långt det är möjligt implementeras i stadens ILS-webb.

Norrmalms stadsdelsnämnd uttrycker att miljöfrågor ofta är komplexa och kräver kunskap inom miljöområdet, som inte alltid finns inom varje förvaltning, det är därför önskvärt att miljöförvaltningen konkretiserar programmet till tydliga verktyg och aktiviteter som de olika förvaltningarna kan arbeta med. Nämnden välkomnar även de föreslagna indikatorerna som är bifogade till programmet.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd är positiv till det nya miljöprogrammet och välkomnar den höjda ambitionsnivån för miljö- och klimatarbetet. Nämnden nämner det som positivt att upphandling och inköp nämns som viktigt. Nämnden ser dock att det på förvaltningen finns behov av kompensutveckling

samt stöd och vägledning centralt för att säkerställa att beställare har den relevanta kunskapen om miljökrav.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd ser det som fördelaktigt om implementeringen av miljöprogrammet och tillhörande styrdokument sker i respektive nämnds verksamhetsplan samt det integrerade systemet för ledning och styrning (ILS) med kopplade KF:s indikatorer. Nämnden uttrycker även att vissa åtgärder kommer kräva finansiering ur stadens centrala medelreserv.

Skärholmens stadsdelsnämnd är positiv till miljöprogrammet som visar på en ambitionshöjning och ett viktigt steg i arbetet med att stärka stadens miljö- och klimatarbete. Nämnden anser att miljöprogrammets koppling till Agenda 2030 är positiv men påpekar att programmet även bör kopplas tydligare till stadens vision Ett Stockholm för alla.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd ställer sig positiv till förslaget om stadens nya miljöprogram 2020-2023. Nämnden är även positiv till att staden under programperioden ska införa verktyg för att beräkna, följa upp och minska klimatpåverkan från inköp av livsmedel och måltider. Nämnden uttrycker dock att det finns behov av stöd från centralt håll i staden gällande upphandlingsfrågor.

Södermalms stadsdelsnämnd uttrycker att miljöprogrammet har en sammanhållande funktion över stadens andra miljö- och klimatrelaterade planer och ger en tydlighet och överskådlighet för förvaltningen. Vidare finner nämnden att det är av stor vikt att hitta en lösning för att samla alla aktuella styrdokument på en och samma plats som faller under Miljöprogrammet. Som att till exempel skapa en sida på intranätet, gärna med en tydlig översikt över alla styrdokument.

Älvsjö stadsdelsnämnd välkomnar det nya miljöprogrammet och bedömer att programmet är ett viktigt instrument för att förbättra stockholmarnas hälsa och miljö. En allmän synpunkt från nämnden är att nästa gång staden ska ta fram ett nytt miljöprogram är det lämpligt att även stadsdelsnämnder bjuds in till referensgruppen. Nämnden uttrycker även att en förutsättning för att programmet ska få det genomslag som programmet ger uttryck för, bör de nämnder och bolag som får ansvar för att uppnå de olika etappmålen, ges de förutsättningar som krävs.

Östermalms stadsdelsnämnd uttrycker att arbetet med framtagandet av miljö- och klimathandlingsplaner bör samordnas för en jämn och hög kvalitetsnivå på planerna. Miljö- och klimathandlingsplanerna bör sedan implementeras i ILS samt i respektive nämnds verksamhetsplan. Nämnden överlämnar även flera synpunkter på etappmålet om stärkt förmåga att hantera

skyfall, däribland påpekas att fokus inte enbart ska vara på stora projekt och lösningar utan att även flera mindre projekt kan göra stor skillnad.

Stockholms Stadshus AB anser att miljöprogrammet i övervägande delar är väl genomarbetat och omfattar de viktigaste målområdena för klimat och miljö. Koncernledningen ser positivt på nya prioriteringar i miljöprogrammet, såsom klimatanpassning, resurseffektivitet och biologisk mångfald. Koncernledningen anser att om bolagen ska ta fram egna miljö- och klimathandlingsplaner bör dessa vara en integrerad del av styrningen inom bolagen och implementeras i deras ordinarie verksamhetsplaner.

Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030 framhåller att förslagen till miljöprogram och klimathandlingsplan är ambitiösa och framåtsyftande. En del avsnitt bedömer rådet som svårbedömda när det kommer till om verktygen räcker för att nå målen då staden fortfarande arbetar fram en ny plan för trafikfrågorna. Rådet lyfter att medborgares delaktighet är en nyckelfråga i genomförandet av Agenda 2030. Här kan stadens arbete med miljöprogrammet (och klimathandlingsplanen) inspireras. Vidare lyfts att miljöprogrammets uppföljning framöver är en nyckel och att en sammanhållen kedja mellan beting, ansvar och uppföljning krävs.

BIL Sweden uttrycker att det är mycket bra att Stockholms stad sätter upp höga miljömål på flera olika områden, och att de håller med om i stort sett allt det som tas upp i remissen. De uttrycker även att det vore värdefullt om andra städer skulle kunna inspireras av Stockholms miljöprogram genom att stadens arbetssätt och material blir tillgänglig för andra kommuner att kopiera.

Göteborgs stad uttrycker att det remitterade förslaget till nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023 sätter upp mål för ett rimligt urval av viktiga miljöproblem. Göteborgs stad uttrycker även att Stockholms miljöprogram möter upp mot målen i Agenda 2030 och de nationella miljömålen. Dock uttrycker Göteborgs stad att programmet på flera sätt bör göras mer lättläsligt.

Institutet för Miljömedicin vid Karolinska Institutet (IMM) anser att stadens nya miljöprogram är ambitiöst och välskrivet. Det signalerar att frågorna om hållbar utveckling tas på största allvar. IMM instämmer i prioriteringen av de sju långsiktiga målen som listas. Målbeskrivningarna och åtgärder/arbetssätt för att uppnå målen är väl beskrivna. Samverkan mellan olika aktörer och samverkan med allmänheten, vilket tas upp i programbeskrivningen, ser IMM som särskilt viktigt.

Lantbrukarnas Riksförbund Mälardalen lyfter livsmedlens och skogens roll i miljö- och klimatarbetet. De lyfter även att de skulle vilja se ett tydligare mål om byggnation i trä i miljöprogrammet. Det då detta kan ersätta stål, betong och andra fossilbaserade material.

Länsstyrelsen Stockholm lyfter det som positivt att miljöprogrammet har tagits fram genom brett samarbete inom staden och att programmet omfattar hela stadens geografiska område och inte enbart den egna organisationen. Länsstyrelsen uttrycker även att det är positivt att det finns en väl utarbetad tydlig struktur med mål, ansvarsfördelning, genomförande och uppföljning.

Naturskyddsföreningen Stockholm anser att det är självklart att miljöprogrammet är kopplad till Agenda 2030. Föreningen anser även att miljöprogrammet bör jobba mer med de 17 hållbarhetsmålen inom Agenda 2030 och faktiskt redovisa vilka delmål under varje hållbarhetsmål som är relevanta för det som står i miljöprogrammet. Naturskyddsföreningen menar även att uttrycket ”hållbar” bör definieras i miljöprogrammet då de anser att detta uttryck överanvänts och urvattnats under 2000-talet vilket gör det svårt att veta vad staden menar med begreppet.

Region Stockholm ser positivt på förslaget till reviderat miljöprogram för Stockholms stad. Stadens miljöprogram visar på höga ambitioner i arbetet. Region Stockholm noterar att Stockholms stad nämner samverkan med externa aktörer som en förutsättning för att flera av målen i miljöprogrammet ska kunna nås. Region Stockholm ser också samverkan som en nyckel för ett framgångsrikt miljöarbete.

Trafikverket ser stadens mål om en *fossilfri organisation 2030* som ett bra mål. De beskriver det även som möjlighet att föregå med gott exempel och verka både inom den egna organisationen och genom de många och stora upphandlingar som görs inom staden.

Ellevio AB lyfter flera övergripande samhällstrender som kommer att påverka samhällets och Stockholms energisystem. Bland annat urbaniseringen, elektrifieringen av fordonsflottan, en fortsatt digitalisering och övergången till förnybar elproduktion. Bolaget lyfter även den kapacitetsbrist i elnäten som finns inom Sverige och hur dessa kan påverka stadens miljö- och klimatambitioner.

Neste AB välkomnar ett mycket ambitiöst miljöprogram och att detta kompletteras med en konkret klimathandlingsplan. För att det skall vara möjligt att nå såväl de globala som nationella och lokala klimatmålen kommer det att krävas mycket omfattande åtgärder. Neste beskriver även hur deras biodrivmedel kan vara en möjlig väg framåt för staden att minska sina utsläpp och beskriver vilka fördelar de ser med biobränslen. Företaget önskar även ett tätt samarbete med staden framöver.

Ett antal medborgare uttrycker att de är starkt oroad över att inte tillräckligt mycket görs för att bryta den snabba utvecklingen mot en klimatkris. De anser att åtgärderna i stadens miljöprogram inte är tillräckliga

och att fler åtgärder bör vitas inom områden som offentlig upphandling, vägtrafiken och klimatutsläpp inom konsumtion.

Våra synpunkter

Ett framgångsrikt miljö- och klimatarbete lägger grunden för att skapa en stad med hög livskvalitet för stockholmarna, där luft och vattendrag blir renare och våra naturområden variationsrikare samtidigt som klimatbelastningen minskar. Vi vill att Stockholm ska vara en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som kombinerar hög och hållbar tillväxt med goda livsmiljöer och minimerad miljöpåverkan. Politikens roll ska vara styrande och möjliggörande, att underlätta idéer, innovation och investeringar och att röja hinder för den omställning som redan pågår. Detta ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv för Stockholms invånare. Vi har ansvaret att se till att staden kan möjliggöra främjandet av en hög livskvalitet för sina invånare idag och att den bibehålls för framtida generationer.

Stockholms stad har i decennier varit en ledande miljöstad. Det första miljöprogrammet togs fram 1976, och 2010 valdes Stockholm till Europas första miljöhuvudstad. Med Miljöprogram 2020-2023 befäster och utvecklar Stockholms stad sin roll som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet.

Stockholms stads Miljöprogram 2020-2023 är strukturerat efter de mest prioriterade målen på lång sikt. De sjutton hållbarhetsmålen inom Agenda 2030 och de avsatta gränserna i Parisavtalet har varit vägledande, tillsammans med nationella miljömål och det lokala miljötilståndet. Vi har höjt stadens ambitioner, framför allt på klimatområdet. Genom tydliga och ambitiösa miljömål släpper vi loss den kraft som finns hos företag, offentlig sektor och stockholmarna för att klimatinvestera för framtiden. Det är viktigt för oss att Stockholms stads egna verksamheter ska gå före och visa vägen i arbetet för en klimatsmart och hållbar stad. Fokus är på åtgärder och insatser som styr mot energieffektivisering, solenergi, hållbara transporter samt klimatanpassningsåtgärder.

Miljöprogrammet är det övergripande styrdokumentet för stadens nämnder och bolag som ska sätta ramarna för stadens miljöarbete och fokuserar på stadens gemensamma miljömål. Arbetet med att nå målen konkretiseras i flera andra styrdokument för att nå måluppfyllelse t.ex. i klimathandlingsplanen som tagits fram parallellt med miljöprogrammet, kemikalieplanen, handlingsplanen för god vattenstatus och den kommande handlingsplanen för

biologisk mångfald, bara för att nämna några. Dessa planer förtydligas i flera fall vidare med specifika ämnesbaserade handlingsplaner eller lokala åtgärdsprogram.

Ett fortsatt arbete med ytterligare indikatorer eller aktiviteter sker på nämnd- och bolagsnivå och nämnder och bolag ska ta fram egna miljö- och klimathandlingsplaner för att bättre kunna planera sitt miljö- och klimatarbete. Flera remissinstanser lyfter behovet av stöd och för detta arbete finns flera funktioner inom staden t.ex. energicentrum och kemikaliecentrum på miljöförvaltningen och miljö- och klimatsamordnare i stadsdelarna.

Det är viktigt att påpeka att indikatorer och koldioxidbudget från miljöprogram och klimathandlingsplan fastställs i varje budget. Varje ansvarig nämnd och ansvarigt bolag säkerställer justering i sina egna verksamhetsplaner.

Utifrån inkomna synpunkter under remissrundan har några justeringar gjorts i förslagets indikatorer:

- Då det krävs omfattande provtagning och metodutveckling för att kunna följa upp mängden mikroplast i vattnet har den föreslagna indikatorn utgått, då det inte går att styra masshantering i detaljplanerna har förslaget om en indikator för att följa upp andel nya detaljplaner med ordnad masshanteringsyta eller en strategi för masshantering utgått.
- Målet om energieffektivisering i byggnader äldre än 10 år har omformulerats. Detta då flera remissinstanser lyfter svårigheterna att kunna uppnå målet samtidigt som de lyfter att målnivån leder till en uppenbar risk för olönsamma åtgärder och samtidigt ha negativa konsekvenser för hyresgästerna. Indikatorn har omformulerats till: Andel större ombyggnader där den köpta energin minskat med minst 30 procent.

Ett framgångsrikt miljö- och klimatarbete utgår både från en långsiktig och samordnad planering av staden och en teknisk och innovativ utveckling. Flera remissinstanser lyfter upphandling som ett viktigt verktyg för att nå målen snabbare. Här krävs både kunskap och utbildning. Det är också mycket viktigt att stadens miljöarbete inte sker i stuprör, utan löper genom alla verksamheter och att alla verksamheternas arbete kopplas ihop för att miljöprogrammets mål ska kunna nås. Samverkan, både internt inom kommunens verksamhet och med externa aktörer som näringsliv, akademi, myndigheter, civilsamhälle och enskilda stockholmare är viktigt.

Det är angeläget att arbetet med miljöprogrammet fokuserar på att identifiera och genomföra miljö- och kostnadsmässigt optimerade åtgärder.

Klimatmiljarden ska användas för att bekosta investeringar som behöver göras till följd av miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Övriga kostnader hanteras inom respektive nämnds och bolags budgetram. Staden har tidigare bedrivit ett framgångsrikt arbete med att söka EU-stöd för miljöspetsprojekt i staden, detta arbete ska fortsätta. Även samarbete med regional och nationell nivå är viktigt för att minska kostnaderna för staden. Upphandlingar ska vara kostnadseffektiva samtidigt som de uppnår hög miljö- och klimatnytta. Således måste kostnaderna vägas mot miljö- och klimatnytta.

Vi vill att Stockholms stad ska fortsätta att vara världsledande på miljöområdet när vi tar sikte mot en stad med minskad klimatbelastning, en frisk och hälsosam närmiljö och hög livskvalitet. Genom tydliga och ambitiösa miljömål i Miljöprogram 2020-2023 släpper vi loss den kraft som finns hos näringsliv, offentlig sektor och hos stockholmarna.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Miljöprogram 2020-2023, med spårade ändringar
3. Miljöprogram 2020-2023

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Jan Valeskog (S) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslaget till beslut.
2. Att därutöver anför följande.

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Förslaget till miljöprogram har lästs och behandlats av olika aktörer, både av stadens egna förvaltningar och bolag samt av externa aktörer så som myndigheter, ideella organisationer och kommuner och regioner. Den omfattande remissrundan har resulterat i många väl genomarbetade remissvar i syfte att hjälpa staden i sitt miljöarbete. Det är med besvikelse vi noterar att i princip inga förbättringar har gjorts

av miljöprogrammet utifrån de många konstruktiva förslag som inkommit. Att majoriteten inte förmår ta till sig av experternas råd och synpunkter är inte bra.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver i sitt remissvar att etappmålet för minskade växthusgasutsläpp behöver ändras från högst 105 000 till högst 87 000 ton CO₂e för stadens verksamheter. Anledningen är att stadens verksamheter inte kommer att bli fossilfria annars. Nämnden lyfter fram att det därmed saknas åtgärder för att nå målet om fossilfri organisation. Det är anmärkningsvärt att den grönbå majoriteten accepterat att programmet inte kommer att leda till Stockholms stad som fossilfri organisation år 2030.

Ett annat exempel på remissvar som majoriteten borde tagit till sig är stadsbyggnadsnämndens avfärdande av miljöprogrammets skrivningar om att vägtrafiken inte behöver ”minska i samma omfattning” eftersom fordonsflottan elektrifieras. Stadsbyggnadsnämnden anser att: *Det är viktigt att fortsätta uppmuntra till minskat bilåkande för att minska problemen med trängsel, buller och partiklar. Det behövs inte minst för att det ska vara möjligt att uppnå stadsbyggnadsmålen i översiktsplanen med fler bostäder, minskade barriärer och goda offentliga miljöer samt en attraktivare stad som helhet.* Stokab ifrågasätter samma skrivning i miljöprogrammet: *och framhåller att vägtrafiken ändå behöver minska eftersom el är, och i tilltagande utsträckning riskerar att bli, en bristvara. Minskning av vägtrafiken är angeläget för en hållbar utveckling också eftersom biltillverkning som sådan, oaktat drivmedel, är resurskrävande och förenad med miljöbelastning.* Vi kan inte instämma mer.

Att majoriteten inte kompletterat miljöprogrammet efter följande remissvar är anmärkningsvärt: *Stockholm Vatten och Avfalls största växthusgasutsläpp är metangas från våra reningsverk och ledningssystem. Utsläppen från reningsverken bör ingå i planen att minimera växthusgaser.* Detta måste korrigeras.

Flera av bolagen, så som SISAB, lyfter fram att: *Miljöprogrammet saknar krav på god inomhusmiljö, vilket tidigare funnits med. Miljöcertifiering (Miljöbyggnad) skulle kunna nämnas som ett sätt att säkerställa kvalitet i ny bebyggelse och göra nödvändiga avvägningar. Eftersom Miljöbyggnad inkluderar både energi, inomhusmiljö och material är systemet ett bra verktyg för att säkerställa att bl.a. en god inomhusmiljö säkerställs trots skarpa energikrav.* Vi instämmer i detta och beklagar att den grönbå majoriteten tagit bort krav på inomhusmiljö från miljöprogrammet samt tagit bort kravet att nya skolor och förskolor ska uppnå minst Miljöbyggnad silver.

Exploateringsnämnden har ett bra förslag som majoriteten borde fört in i programmet, nämligen att det upprättas en prioriteringslista över områden som staden behöver sanera och att sanering påbörjas av minst ett sådant område som inte är i samband med ett exploateringsprojekt.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram

och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens miljöarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället påverkas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Föredragande borgarråd skriver att ”Det är angeläget att arbetet med miljöprogrammet fokuserar på att identifiera och genomföra miljö- och kostnadsmässigt optimerade åtgärder. [...] Upphandlingar ska vara kostnadseffektiva samtidigt som de uppnår hög miljö- och klimatnytta. Således måste kostnaderna vägas mot miljö- och klimatnytta.” Vi förvånas därför över att majoriteten trots dessa uttalanden inte tagit till sig av kritiken om att ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska till att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens växthusgasutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp

eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

Föredragande borgarråd skriver att ”då det inte går att styra masshantering i detaljplanerna har

förslaget om en indikator för att följa upp andel nya detaljplaner med ordnad masshanteringsyta eller en strategi för masshantering utgått”. Vi beklagar att en indikator har tagits bort utan att ersättas av en ny. Masshantering är en stor och viktig fråga som många av remissinstanserna lyfter. Utsläppen från massgodsfordonen utgör redan idag en stor andel av trafikens utsläpp och det finns stor potential i ökad recirkulation av massor. Stockholms Stadshus anser att: *det är bra att hantering av schaktmassor lyfts fram i programförslaget. Det är angeläget att transporter till och från schaktarbeten inom staden minskar och, i den utsträckning de görs, att de sker med fossilbränslefria fordon. Däremot vill koncernledningen framföra att dagens stadsinterna samordning, styrning och uppföljning är bristfällig och att tydligare rutiner bör tas fram.* Stokab skriver att de anser att det bör finnas en handlingsplan för hur schaktmassor ska hanteras. Vi håller med om detta och beklagar att majoriteten stoppat denna idé när vi socialdemokrater föreslog samma sak i en motion nyligen.

Ett dokument som det dock inte hänvisas till är Stockholms stads översiktsplan. Under inledningens rubrik ”Ett hållbart växande Stockholm” bör kopplingen till översiktsplanen lyftas fram.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt

förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 25). Detta påpekas också av Stockholm Exergi som i sitt remissvar skriver att: *Det kommer att råda kapacitetsbrist i Stockholms elnät under halva den period som återstår till målåret 2040. Klimatarbetet bör därför i första hand fokusera på åtgärder som påverkar användningen av el innanför kommungränsen. Att som hittills basera mål och uppföljning på ett nyckeltal, "köpt energi", som inte tar hänsyn till helheten, är direkt kontraproduktivt miljömässigt och ett slöseri med resurser mot bättre vetande.* Indikatorn för att uppnå målet "effektiv energianvändning" måste ändras till "totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter". Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 25). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. SISAB skriver att: *strävan är att fortsätta arbeta systematiskt med energi- och underhållsarbeten som minskar energianvändningen och ger en god inomhusmiljö. En viktig faktor i arbetet är drift- och övervakningssystemet vars utveckling med bl.a. AI-styrning förväntas ge fortsatta energieffektiviseringar genom driftoptimering.* Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 24) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 18). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Stockholm Exergi skriver: *När det gäller transporternas utsläpp framhålls elektrifieringen och tillgången till förnybara bränslen fram som kritiska framgångsfaktorer. Det innebär att en strategi*

för att säkerställa tillgången till el, särskilt effekt, blir en av de mer centrala utmaningarna. Stokab skriver att: *programmet är bristfälligt i beaktande av den rådande och befarat tilltagande kapacitetsbristen för elektricitet. Otillräcklig elkapacitet riskerar att omöjliggöra programmets målsättningar för elektrifiering av fordonsflottan, likaväl som det riskerar att hämma tillväxten genom att försvåra etablering och drift av exempelvis datahallar i Stockholmsregionen. Kapacitetsbristen ligger inte huvudsakligen inom stadens rådighet, men tänkbara åtgärder för att avhjälpa eller kringgå negativa konsekvenser av kapacitetsbristen behöver övervägas i programmet om målsättningarna för elektrifiering ska vara trovärdiga.* Ellevio skriver att: *För att kunna nå transportsektorns 2030-mål behöver även sjöfarten och flyget elektrifieras. En förutsättning för att sjöfarten/flyget ska kunna elektrifieras i stor skala är att hamnar och flygplatser har tillräckligt med el för ändamålet, vilket i sin tur ställer stora krav på elnäten. Då det krävs sådana enorma volymer effekt för att elektrifiera sjöfarten och flyget behöver en sådan inriktning planeras i god tid. En elektrifiering av en bussterminal eller logistik center kan kräva effekter upp till samma nivå som en mindre svensk stad. Detta bör belysas i strategin och planer för hur detta ska gå till sättas i verket så snart som möjligt.* Effektfrågan är en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, kulturskolan där instrument hyrs istället för att köpas, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Flera av bolagen lyfter detta och bland annat SISAB anser att: *miljöprogrammet bör förtydligas avseende avfallshantering i bygg- och rivningsprojekt. De byggande bolagen har tagit fram gemensamma krav för bygg- och rivningsavfall som skulle kunna fungera som goda exempel inom staden. Dessa krav bygger i sin tur på Sveriges Byggindustriers riktlinjer för bygg- och rivningsavfall och tar även upp att återanvändning och spillminimering ska eftersträvas.* Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen. Svenska Bostäder skriver att: *ett ökat fokus behöver läggas på livscykelanalys (LCA) i byggnaders produktionsskede för att minska miljöpåverkan.* Vi delar miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning att staden ska ställa krav på klimatberäkningar redan nu samt ställa klimatkrav inom programperioden i form av funktionskrav (kg CO₂e/m² BTA) vid nyproduktion av byggnader och anläggningskonstruktioner.

När det kommer till avsnittet om *upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur* nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar

ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd skriver i sitt remissvar att: *Det är av vikt att fastställa resurser för de driftåtgärder som tas fram i skötselplaner samt att det ges möjlighet att söka medel för extrainsatser som ligger utöver stadsdelsförvaltningarnas driftuppdrag.* Exploateringsnämnden skriver att: *Även stadens ambitioner gällande gröna funktioner och ekosystemtjänster på allmän platsmark leder till ett ökat behov av driftmedel hos stadens driftsorganisationer.*

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar som saknas är möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjad förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt ~~köpt~~ använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Slutligen vill vi lyfta fram att processen för framtagandet av miljöprogrammet inte verkar varit tillfredsställande. SISAB lyfter fram att *behovet av en god dialog i samband med det fortsatta arbetet för att skapa en mer hållbar stad och fastighetsförvaltning. Vi ser fram emot att involveras mer i arbetet med detta och nästkommande miljöprogram för att bidra till*

ändamålsenliga, verkningsfulla och kostnadseffektiva mål för staden och vår sektor. Svenska Bostäder menar att: Arbetet med framtagandet av miljöprogrammet har bedrivits på ett annorlunda sätt än tidigare miljöprogram. Det tidigare arbetet har varit inkluderande och bolag och förvaltningar har fått vara delaktiga, Svenska Bostäder deltar gärna tidigt i processen med framtagande av program, detta skulle också göra att programförslagen kommer in i vår långsiktiga verksamhetsplanering. Det är allvarligt nog att viktiga aktörer inte varit med i framtagandet av programmet, att deras genomarbetade synpunkter i remissvaren inte heller beaktats är än mer anmärkningsvärt.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. *Miljöprogram 2020-2023*, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Kommunstyrelsen ska beakta *Miljöprogram 2020-2023* vid upprättande av förslag till budget.
3. Samtliga nämnder ska inarbeta *Miljöprogram 2020-2023* i sin verksamhetsplanering.
4. Stockholms Stadshus AB uppmanas att inarbeta samt ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att inarbeta *Miljöprogram 2020-2023* i sin verksamhetsplanering.
5. Uppföljning av *Miljöprogram 2020-2023* ska ske inom ramen för det integrerade systemet för ledning och uppföljning av stadens ekonomi och verksamhet (ILS).
6. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden göra en årlig uppföljning av *Miljöprogram 2020-2023* där resultatet ska redovisas till kommunfullmäktige.

Stockholm den 13 maj 2020

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Katarina Luhr

Mats Larsson

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Delvis bifalla Kommunstyrelsens förslag
2. Därutöver anför följande

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan

kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Vidare innebär den globala pandemin att många av de antaganden om vad som är möjligt att åstadkomma eller i vilket tempo dessa förändringar kan ske helt ställts på huvudet. Förändringarna har skett på ett sätt som ingen skulle ha önskat men har förändrat horisonten för vad som är möjligt och även visat på andra sidor av vikten av ett hållbart och motståndskraftigt samhälle.

Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i såväl Klimathandlingsplanen som Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatomödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Nästan ordagrant samma synpunkt återkom i "Vägledning för lokalt arbete med miljömål och Agenda 2030" där det konstaterades att "miljön har fått stå tillbaka för ekonomisk tillväxt visar också den årliga uppföljningen av Sveriges miljömål". Det var en tämligen försiktig skrivning som pekar på vikten av att upptäcka och hantera målkonflikter. Men även en så försiktig vägning av tillväxtens behov mot planetens möter kritik i Stadsledningskontorets yttrande som anser att vägledningen "skulle vinna på att ha ett resonemang kring hur tillväxt och stadsutveckling kan användas som motor för att uppnå mål istället för att problematisera detta som målkonflikter". Dessa försök att låtsas som att det inte kommer finnas konflikter gör det svårt för enskilda instanser och tjänstemän att navigera dessa konflikter när de uppstår. Vi ser det exempelvis i en del av remissvaren att kraven på lönsamhet innebär svåra avvägningar, och att hittills svävar stadens miljöpolitik på målet där de nödvändiga investeringarna eller åtgärderna kommer i konflikt med borgerlig politik.

Programmet och handlingsplanen anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller båda delarna får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria

dag, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte

tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna anser en god närmiljö vara av största vikt för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi anser även att de satsningar som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningsslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige.

Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden. Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår.

Ersättaryttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade miljöprogrammet men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

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

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

Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter

kobolt i Kongo för att Stockholmare ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörsplantager för tillverkning av etanol.

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

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

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

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

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

Avslutningsvis vill vi hålla med om det som tagits upp av förvaltningar i remissrundan om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna.

Remissammanställning

Ärendet

Stockholm ska vara världsledande och inta rollen som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Arbetet för miljö och klimat ska göra tydliga avtryck och stadens egna verksamheter ska gå före för att visa vägen i arbetet för en klimatsmart och hållbar stad.

Förslaget till nytt *Miljöprogram 2020-2023* fokuserar på de största miljöutmaningarna för perioden. De områden som utifrån uppföljning och övrig rapportering har störst utmaningar är hållbar energianvändning, transporter, klimatanpassning, kemikalieutsläpp, god vattenstatus, biologisk mångfald samt resurseffektiva kretslopp. Utsläppen av växthusgaser minskar inte, globalt och nationellt, i den omfattning som krävs och klimatfrågan dominerar miljöarbetet i allt högre grad. I förslag till nytt miljöprogram föreslås därför höjda ambitioner för klimatarbetet, dels med en högre målsättning för utsläppsminskning, dels genom att ta in åtgärder som syftar till att minska konsumtionens klimatpåverkan. Staden är en stor upphandlande myndighet som kan gå före och vara ett gott exempel och inspirera omvärlden.

Staden kommer inte uppnå miljömålen av egen kraft utan arbetet behöver ske i nära samverkan med omvärlden och genom teknikutveckling. Programmet har därför utformats på ett sätt som ska stimulera och stärka samverkan, innovation och kommunikation. Näringslivets roll i miljöarbetet tydliggörs och former för samverkan behöver utvecklas.

Förslag till nytt miljöprogram för 2020-2023 formulerar mål inom de områden där utmaningarna för Stockholm bedömts som störst så som klimatpåverkan, klimatanpassning, resurshushållning och cirkulärekonomi, biologisk mångfald, samt skadliga utsläpp och emissioner. Inom dessa områden formuleras mål för den egna organisationen och för stadens geografiska område, dels utifrån stadens långsiktiga ambitioner som mål på längre sikt och dels som etappmål för programperioden med förväntat resultat vid utgången av år 2023.

I programförslaget beskrivs genomförande och uppföljning från olika perspektiv med exempel på åtgärder och ansvarsfördelning, liksom hur intern och extern samverkan, innovation, inköpsprocessen och kommunikationsarbetet kan bidra till snabbare måluppfyllelse.

Konsumtionsperspektivet belyses inom olika målområden för att peka ut hur vi når ökad kunskap om konsumtionens betydelse för minskad miljöpåverkan.

Programmet är strukturerat utifrån de högst prioriterade målen för Stockholms miljö på lång sikt, det vill säga fram till 2030 eller längre:

- Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040
- En fossilfri organisation 2030
- Ett klimatanpassat Stockholm
- Ett resurssmart Stockholm
- Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem
- Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö
- Ett giftfritt Stockholm

Dessa mål med en prioriterad inriktning på lång sikt omfattar var för sig ett antal etappmål för programperioden 2020-2023.

Sammantaget lägger miljöprogrammet fast sju prioriterade mål för Stockholms livsmiljö, 16 etappmål och förslag på indikatorer. Denna precisering av målen på lång och kort sikt ska ge en tydlig bild av hur staden säkerställer en ekologisk långsiktigt hållbar utveckling. I programmets målbeskrivningar tydliggörs hur respektive mål bidrar till de nationella miljömålen och de globala målen enligt Agenda 2030. Förutom tydliga exempel på konkreta åtgärder för måluppfyllelse beskrivs även de handlingsplaner eller motsvarande som finns med relevans för respektive mål och vars åtgärder bidrar till måluppfyllelse.

Respektive nämnd ska utifrån Miljöprogrammet och Klimathandlingsplanen formulera en miljö- och klimathandlingsplan för verksamheten vid sidan av verksamhetsplanen. Här kan respektive nämnd och bolagsstyrelses arbete detaljeras utifrån de övergripande inriktningarna.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget framgår att Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet, där staden intar rollen som en internationell förebild. Arbetet för miljö och klimat ska göra tydliga avtryck inom alla områden och stadens egna verksamheter ska gå före för att visa vägen i arbetet för en klimatsmart och hållbar stad. Staden föreslås därför fortsatt ha som mål att Stockholm ska vara en fossilfri stad 2040 och en fossilfri organisation 2030.

Sedan decennier är Stockholm en av världens ledande miljöstäder. En god lokal miljö har stor betydelse för människors välbefinnande, i synnerhet för barn.

Samtidigt har de globala miljöhoten vuxit i dignitet. Stockholm berörs i hög grad, och stadens miljöarbete måste därför vara både lokalt och globalt. FNs klimatmål enligt Parisavtalet och de miljörelaterade målen i Agenda 2030 har stor relevans för Stockholm, och de har därför en given plats i det lokala miljöarbetet.

För att fortsatt ligga i framkant och för att Stockholms miljö- och klimatarbete ska vara världsledande har nya dimensioner som innovation och samverkan, inköpsprocessens roll och konsumtionens påverkan tagits om hand.

Flera mål i miljöprogrammet har staden inte möjlighet att nå på egen hand. Samverkan med andra aktörer är därför helt central för programmets genomförande. Det gäller såväl statliga och kommunala aktörer i regionen som näringsliv, akademi, och civilsamhälle och inte minst Stockholms invånare. I stadens externa samverkan kan staden ta en samordnande roll i att driva olika typer av samverkansprocesser som är nödvändiga för att nå målen. Samverkan med regionens aktörer är också nödvändigt för att åstadkomma minskade klimatutsläpp och skapa en bättre motståndskraft mot klimatförändringarna. Ett växande Stockholm med ett innovationsfrämjande samarbete mellan näringsliv, akademi, civilsamhälle, invånare och staden är en förutsättning för att frigöra de resurser som krävs för att nå miljöprogrammets högt ställda mål.

Stadsledningskontoret konstaterar att ett framgångsrikt klimat- och miljöarbete förutsätter att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt och ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm. Stockholm ska fortsätta att växa. Det omfattande stadsbyggande som Stockholm står inför utgör en unik möjlighet till förbättringar och utveckling. Stockholm ska vara en tät och sammanhållen stad där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar att skapa goda livsmiljöer. Den täta staden har många fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv och stadsbyggandet är ett kraftfullt redskap som kan bidra till att styra utvecklingen i hållbar riktning. I en växande stad är det en utmaning att tillgodose alla intressen. I varje område och i varje projekt kommer det därför att vara nödvändigt att göra avvägningar. Miljöprogrammet ska kunna bidra till kloka sådana.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att arbetet med Agenda 2030 kommer att vara ett stöd och bidra till att utveckla stadens hållbarhetsarbete, bland annat genom att stimulera till samverkan och överbrygga stuprör och organisatoriska gränser i stadens verksamheter. Genom programmet blir det också tydligt hur staden bidrar till nationella miljömål och de globala hållbarhetsmålen enligt FN:s Agenda 2030.

Arbetet med att tydliggöra hierarkin och hur styrdokumentet inom miljö- och klimatarbetet hänger ihop ska fortsatt utvecklas. De åtgärdsinriktade kompletterande styrdokumentet inom miljö- och klimatområdet ska fortsättningsvis benämnas handlingsplaner i takt med att de revideras.

Stadsledningskontoret anser att föreliggande förslag till nytt Miljöprogram för 2020-2023 ligger i linje med kommunfullmäktiges uppdrag i Budget 2019. Förslaget

till program resurshushållning som sammantaget kommer bidra till en högre måluppfyllelse inom alla målområden i stadens miljö – och klimatarbete.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att förslag till Miljöprogram 2020-2023, i enlighet med bilaga 1, godkänns, att kommunstyrelsen ska beakta Miljöprogram 2020-2023 vid upprättande av förslag till budget, att samtliga nämnder ska inarbeta Miljöprogram 2020-2023 i sin verksamhetsplanering, att Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att inarbeta Miljöprogram 2020-2023 i sin verksamhetsplanering samt att uppföljning av Miljöprogram 2020-2023 ska ske inom ramen för det integrerade systemet för ledning och uppföljning av stadens ekonomi och verksamhet (ILS).

Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret och remitterats till arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, äldre- och överförmyndarnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030, Kommunstyrelsens pensionärsråd, BIL Sweden, Boverket, Byggmateriellindustrierna, Byggmästareföreningen, Cykelfrämjandet, Ekokommunerna, Energiforsk, Energiföretagen Sverige, Energimyndigheten, Fastighetsägarna Stockholm, Folkhälsomyndigheten, Fältbiologerna, Föreningen för samhällsplanering, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Göteborgs stad, Handelskammaren, HSB Stockholm, IKEM – Innovations- och kemiföretagen i Sverige, Institutet för Miljömedicin vid Karolinska institutet, Kemikalieinspektionen, Klimatkommunerna, Lantbrukarnas Riksförbund Mälardalen, Länsstyrelsen Stockholm, Malmö stad, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturskyddsföreningen, Naturskyddsföreningen Stockholm, Naturvårdsverket, Nordic Galvanizers, Region Stockholm, Revisionskontoret, Riksbyggen, SABO, SBC Stockholm, Sweden Green Building Council, Storsthlm, Swedavia, Svenskt Vatten, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner, Söderorts naturskyddsförening, Trafikverket och Transportstyrelsen. Stockholms

Stadshus AB har i sin tur remitterat förslaget till samtliga dotterbolag i koncernen.

Kemikalieinspektionen, Kommunstyrelsens pensionärsråd, Storsthlm och Sweden Green Building Council har avstått från att svara.

Boverket, Bygghandelsindustrierna, Byggmästareföreningen, Cykelfrämjandet, Ekokommunerna, Energiforsk, Energiföretagen Sverige, Energimyndigheten, Fastighetsägarna Stockholm, Folkhälsomyndigheten, Fältbiologerna, Föreningen för samhällsplanering, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Handelskammaren, HSB Stockholm, IKEM – Innovations- och kemiföretagen i Sverige, Klimatkommunerna, Malmö stad, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Nordic Galvanizers, Revisionskontoret, Riksbyggen, SABO, SBC Stockholm, Swedavia, Svenskt Vatten, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner, Söderorts naturskyddsförening och Transportstyrelsen har inte inkommit med svar.

Därutöver har Ellevio AB, Neste AB och en grupp medborgare svarat.

Remissammanställning

Innehållsförteckning	Sid
Arbetsmarknadsnämnden.....	27
Exploateringsnämnden.....	27
Fastighetsnämnden.....	34
Idrottsnämnden.....	36
Kulturnämnden.....	39
Kyrkogårdsnämnden.....	40
Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	42
Servicenämnden.....	57
Socialnämnden.....	57
Stadsbyggnadsnämnden.....	58
Trafiknämnden.....	60
Utbildningsnämnden.....	65
Äldrenämnden.....	66

Överförmyndarnämnden.....	67
Bromma stadsdelsnämnd.....	69
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd.....	70
Farsta stadsdelsnämnd.....	71
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd.....	72
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.....	73
Kungsholmens stadsdelsnämnd.....	75
Norrmalms stadsdelsnämnd.....	76
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd.....	77
Skarpnäcks stadsdelsnämnd.....	78
Skärholmens stadsdelsnämnd.....	79
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd.....	82
Södermalms stadsdelsnämnd.....	85
Älvsjö stadsdelsnämnd.....	87
Östermalms stadsdelsnämnd.....	88
Stockholms Stadshus AB.....	91
Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030.....	131
BIL Sweden.....	133
Göteborgs stad.....	134
Institutet för miljömedicin vid Karolinska Institutet.....	138
Lantbrukarnas Riksförbund Mälardalen.....	140
Länsstyrelsen Stockholm.....	142
Naturskyddsföreningen Stockholm.....	143
Region Stockholm.....	154
Trafikverket.....	158
Ellevio AB.....	161
Neste AB.....	165
Medborgare.....	167
Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030.....	285

Arbetsmarknadsnämnden

Arbetsmarknadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 januari 2020 följande.

1. Arbetsmarknadsnämnden beslutade att hänvisa till förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen.
2. Arbetsmarknadsnämnden beslutade att justera paragrafen omedelbart.

Reservation anfördes av Salar Rashid m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Rashid Mohammed m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Maria Jansson (Fi), *bilaga 1*.

Arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 11 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Arbetsmarknadsförvaltningen anser att ett nytt miljöprogram och kraftfulla verktyg för en hållbar utveckling är angeläget när allt fler rapporter vittnar om att klimatförändringarna sker i en snabbare takt än forskningen tidigare förutsett.

Arbetsmarknadsförvaltningen menar också att det är en bra strategi med mätbara etappmål och indikatorer för att säkerställa att utvecklingen följer den långsiktiga planen.

Miljöprogrammet lyfter behov av att använda redskap som samverkan, innovation, inköp/upphandling och kommunikation för att nå miljömålen. Det är också i den typen av sammanhang som arbetsmarknadsförvaltningen kan integrera och påverka hållbara lösningar.

Arbetsmarknadsförvaltningen konstaterar att återbruk i olika former ingår som en viktig åtgärd i stadens miljöarbete och här bidrar nämnden särskilt genom sitt ansvar för återbruk genom verksamheten Stocket.

Avslutningsvis menar arbetsmarknadsförvaltningen att Miljöprogrammets inramning av Agenda 2030 är pedagogiskt och att ambitionen om att nyttja det arbete som sker inom Agenda 2030 är väldigt bra för att knyta ihop planen med det stadsövergripande arbetet.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2020 följande.

1. Exploateringsnämnden anser remissen besvarad med detta tjänsteutlåtande.
2. Exploateringsnämnden beslutar att justera beslutet omedelbart.

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Clara Lindblom m.fl. (S), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Generella Synpunkter

Struktur och upplägg

Exploateringskontoret konstaterar att förslaget till miljöprogram inte tillräckligt tydligt visar hur stadens miljöarbete ska styras. I miljöprogrammet anges övergripande mål och etappmål som i sin tur ska konkretiseras i handlingsplaner. Det är dock stor spridning i hur specifika och styrande de olika handlingsplanerna är.

Med tanke på ambitionen att miljöprogrammet ska vara av övergripande karaktär och inte ska slå fast detaljerade åtgärder så behöver dess upplägg renodlas ytterligare. Förutom att sammanfatta stadens miljöambitioner på en övergripande nivå borde miljöprogrammet endast ta upp förslag på lösningar på systemnivå.

I inledningen beskrivs stadsbyggandet som ett kraftigt redskap för att styra utvecklingen i hållbar riktning. Här är det viktigt att trycka på att om miljöprogrammets mål ska uppnås behövs krafttag även inom befintlig bebyggelse.

Exploateringskontoret ser positivt på att staden har höga ambitioner i miljöarbetet. För att skapa en trovärdighet till stadens arbete för att nå målen behöver staden därför kunna visa andra aktörer att stadens egna verksamheter gör vad som krävs. Det är särskilt viktigt i samband med att staden ställer krav på andra aktörer.

Exploateringskontoret konstaterar att arbetsprocessen med att ta fram mål och etappmål i miljöprogrammet inte har gett möjlighet till att göra fullständiga målkonfliktsanalyser. Dels med andra övergripande målsättningar inom staden som t.ex. bostadsmålet, men även med andra miljöområden inom programmet.

Exploateringskontoret anser att miljöprogrammet har behov av att utvecklas ytterligare med avseende på analyser av genomförbarhet, resursbehov, målkonflikter och konsekvenser samt att det saknas en sammanfattning av hur utvärderingen av måluppfyllelsen av det tidigare miljöprogrammet för 2016-2019 påverkat målsättningarna i förslag till nytt miljöprogram.

Programmet saknar analys av hur övergripande mål och etappmål påverkar resursbehov. Ett ökat kravställande leder t.ex. till ett ökat behov av uppföljning och därmed resurser för det. Även stadens ambitioner gällande gröna funktioner och ekosystemtjänster på allmän platsmark leder till ett ökat behov av driftmedel hos stadens driftsorganisationer.

VP och ny handlingsplan

Miljöprogrammet fastställer inte vilka konkreta åtgärder som ska genomföras inom verksamheterna eller kostnadsberäknar dessa utan hänvisar istället till att varje nämnd eller bolagsstyrelse med utpekat genomförandeansvar för ett etappmål ”har ansvar för att i sin verksamhetsplan formulera mål, samt indikatorer och aktiviteter som syftar till att uppfylla miljöprogrammets mål och själva avgöra och besluta om de mest kostnadseffektiva åtgärderna”. Exploateringskontoret anser att det är lämpligt att detta görs i samband med nästa års verksamhetsplanering med tanke på att det ännu inte fattats något beslut om det remitterade miljöprogrammet.

Det framgår även av miljöprogrammet att ”respektive nämnd ska utifrån miljöprogrammet och klimathandlingsplanen formulera en miljö- och klimathandlingsplan för verksamheten vid sidan av verksamhetsplanen”. Det är oklart vilken tidplan som är tänkt för detta arbete, men exploateringskontoret kan konstatera att detta innebär ett relativt omfattande arbete med avseende på analyser och prioriteringar. Resurser behöver därför läggas under 2020 på att formulera en miljö- och klimathandlingsplan och på att utreda vilka åtgärder som är de mest kostnadseffektiva innan exploateringsnämnden kan besluta om några åtgärder.

Samverkan

Miljöprogrammet anger att samverkansgrupper som har mandat att agera stadsövergripande är en bra arbetsform för att få en effektiv samverkan mellan förvaltningar och bolag. Exploateringskontoret är positivt till en ökad utveckling av samverkan. Här krävs det tydligare styrning för att få den effekt som önskas av samverkansgrupper.

Innovation

Angående miljöprogrammets ambitioner gällande innovation bedömer exploateringskontoret att det är av stor vikt att innovationen drivs av eller i nära samarbete med de verksamheter i staden som formulerar de riktlinjer och tekniska krav som ska följas vid projektering och byggande av allmän platsmark.

Generellt saknas projekteringsanvisningar och typlösningar för dagvatten- och skyfallshantering på allmän platsmark. Stadens innovationsprocesser och samarbete med akademi bör få en tydligare koppling till de verksamheter som utvecklar stadens riktlinjer och krav som gäller för stadens planering och drift av allmän platsmark. Vill man ändra på något som rör anläggning så måste den tekniska handboken uppdateras. Den behöver ha ett bredare perspektiv.

Upphandling

Exploateringskontoret håller med om att det är viktigt att staden som stor beställare kan gå före och vara ett gott exempel och inspirera omvärlden. Här kan staden göra stor nytta. Kravställning i samband med upphandling är en bra början, men även möjligheterna att använda utvärderingskriterier som incitament för anbudsgivare att

uppnå maximal klimat- och miljömässig nytta bör lyftas i miljöprogrammet. En upphandling kan göras till en tävling för den miljö- och klimatnytta staden vill främja.

Upphandling kan också användas för att samverka mellan olika upphandlande myndigheter på flera sätt. Harmonisering av kravställning är en variant, en annan är gemensamma upphandlingar. Detta är upphandlingsrättsligt möjligt inom hela EU (och EES). Exempelvis skulle de skandinaviska huvudstäderna gemensamt kunna upphandla lösningar. Även innovativa lösningar måste upphandlas. För detta krävs flexibla upphandlingar, vilket kan kräva ett mått av kreativitet. Det kan därför behöva uppmuntras till nya upphandlingsmodeller.

Rådighet

Av miljöprogrammet framgår att staden inte själv kan uppnå de ambitiösa målen och saknar också rådighet inom flera områden. Exploateringskontoret håller med om att det därför behövs ett aktivt påverkansarbete för att verka för att de nationella styrmedlen skärps och för att hindrande lagar ska ändras.

Exempel på nationella styrmedel som skulle behöva justeras är Boverkets byggregler vad gäller t.ex. energiprestanda där ambitionsnivån är för låg och den nya lagstiftning mot kommunala tekniska särkrav som motverkar att kommuner går före inom miljöområdet. Staden behöver även delta aktivt i EU-arbetet för att driva påverkansarbete inom EU. Det finns t.ex. behov av att anpassa vattendirektivet till stadsmiljö så att det finns en ökad förståelse för svårigheterna att bygga stad samtidigt som vattenstatusen inte får försämrats.

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 och En fossilfri organisation 2030

Exploateringskontoret tycker att det är bra att stadens mål om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 är mer ambitiöst än de nationella målsättningarna, vilket vittnar om stadens ambition att gå före och vara en förebild i klimatomställningen.

En vanligt förekommande kritik från bostadsutvecklare är att de vill ha mer enhetliga krav i kommunerna för t.ex. energiprestanda för att kunna skapa bra och likartade förutsättningar för produktion av bostäder. Samtidigt planerar staden via miljöprogram och klimathandlingsplan ställa ytterligare krav på de som vill bygga bostäder på stadens mark. Här saknas en koppling till och argumentation om hur långt branschens egna initiativ, t.ex. färdplaner inom ramen för ett Fossilfritt Sverige, bidrar till stadens målsättningar inom klimatpåverkansområdet.

Det är oklart varför eventuellt framtida klimatkrav på nyproduktion av byggnader och anläggningskonstruktioner ligger under etappmålet *Minskade utsläpp från konsumtionen*. Här behöver texten även nyanseras om stadens mandat då stadens mandat som inköpare inom ramen för LOU skiljer sig från det mandat som staden tagit på sig genom att ställa krav i samband med markanvisningar och överenskommelse om exploatering. Under detta etappmål föreslås också åtgärden ”utveckla klimatberäkningar av nyproducerade byggnader hos stadens bolag och av

exploateringsnämnden...”. Exploateringskontoret ställer sig frågande till att exploateringsnämnden tas upp för denna åtgärd eftersom nämnden inte bygger byggnader.

Under etappmålet *Minskad klimatpåverkan från konsumtionen* redovisas att byggande och drift av byggnader har visat att klimatpåverkan från byggprocessen inklusive produktion av byggmaterial är ungefär lika stor som den från driftskedet av en lågenergibygnad i 50 år. Här föreslår exploateringskontoret att miljöprogrammet kompletteras med en referens till detta påstående.

Angående målet *En fossilfri organisation 2030*, etappmålet *Effektiv energianvändning* och föreslagna aktiviteter så är det en tveksam skillnad i ambitionsnivå mellan vad staden ska ställa för krav på andra aktörer (55 kWh/m² och år) och vad staden själva ska göra: ”Fortsatt verka för att stadens personal ska kunna göra miljövänliga resor i tjänsten.” I den sistnämnda åtgärden har staden total rådighet och ambitionen att ”verka för” är inte i paritet med miljöprogrammets höga målsättningar.

Ett klimatanpassat Stockholm

Angående etappmålet *Stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall* bedömer exploateringskontoret att det är viktigt att skyfallslösningar och så kallade mångfunktionella ytor finns med som alternativ i stadens riktlinjer för stadsplanering, t.ex. i Gata Stockholm, och att typlösningar utvecklas och att det tas fram projekteringsanvisningar för dessa. Det behöver dessutom tydliggöras vilka som förväntas sköta driften av dessa lösningar eftersom det är en återkommande fråga i samband med stadsbyggnadsprojekt. Det är viktigt att alla förvaltningar är överens om lösningar så att t.ex. driften även tar över innovativa lösningar.

I miljöprogrammet anges som exempel på åtgärd att hållbar dagvattenhantering kan säkerställas genom exempelvis gröna tak och genomsläpplig beläggning samt växtbäddar och skelettjordar med träd i stadsmiljön. Exploateringskontoret anser att istället för att skriva om dessa exempel vore det bättre att poängtera vikten av att utveckla lösningar som utvärderas och att de som fungerar sedan ska accepteras av berörda förvaltningar och bolag så att de kan användas.

Exploateringskontoret tycker att det är viktigt att det finns ett tydligt ansvar för att identifiera särskilt översvämningsskänsliga geografiska områden och att utreda förslag till åtgärder. Det bör tas fram en skyfallsplan liknande den som tagits fram i Köpenhamn. Exploateringskontoret håller därför med om att det är av vikt att inte bara samverka kring stadsutveckling utan även kring befintlig stadsbebyggelse. Frågan är dock hur mycket stadsutvecklingsprojekt kan bära när det gäller åtgärder i befintlig miljö. Exploateringskontoret noterar att det idag är svårt att åstadkomma denna samverkan och frågan kvarstår hur vi ska driva utvecklingen i områden där lite stadsutveckling sker.

Ett resurssmart Stockholm

Exploateringskontoret tycker att skillnaden är oklar mellan de två första etappmålen *Minskad resursanvändning och klokare konsumtion* och *Ökad recirkulation av materiella resurser inom staden*. Båda etappmålen är oklara och går in i varandra. Beskrivningarna av dessa etappmål bör därför utvecklas.

Programmet anför ”under programperioden ska återbruket i Stockholm öka väsentligt och inom stadens verksamheter mångdubblas”. Det är oklart varför det här ska skiljas på Stockholm och stadens verksamheter om det ändå inte är kvantifierbart. Exploateringskontoret tycker inte heller att texten under etappmålet *Ökad recirkulation av materiella resurser* beskriver recirkulation utan bara att minska mängder vilket inte är samma som recirkulation.

Exploateringskontoret håller med om att det är viktigt att integrera avfallsfrågorna i planprocesserna i ett tidigt skede, men konstaterar att bra avfallslösningar hittills ofta har valts bort i ett stort antal projekt för att de bedömts vara för dyra.

Under exempel på åtgärder under etappmålet *En ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen* nämns användningen av Byggarubedömningen (BVB). Exploateringskontoret anser att den åtgärden snarare hör hemma under målet *Ett giftfritt Stockholm* och att den åtgärden redan är inne i ordinarie verksamhet via kemikalieplanen.

Exploateringskontoret tycker att exemplet på åtgärden ”Utveckla masshanteringsytor samt en metodik för masshantering, i syfte att uppnå en ökad recirkulation” hör bättre hemma under etappmålet *En ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen* än under etappmålet *Ökad recirkulation av materiella resurser*. Exploateringskontoret saknar även en beskrivning av stadens ambition med avseende på t.ex. samlastning av byggmaterial vid bygglogistikcenter.

Exploateringskontoret föreslår också att exemplen på åtgärder ”utreda förutsättningarna för fossilfria byggarbetsplatser” samt ”stimulera en delningsekonomi, exempelvis genom att främja bilpooler och andra delningstjänster” snarare hör hemma under målet *Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* än under *Ett resurssmart Stockholm*.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Målbilden till målet *Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem* inleds med följande text: ”Målbilden innebär att den biologiska mångfalden i Stockholm är hög och motståndskraftig mot förändringar samt att den bidrar med många olika ekosystemtjänster. Tillkommande bebyggelse bidrar till att stärka ekosystemtjänster och öka den biologiska mångfalden”.

Exploateringskontoret noterar att den första meningen i målbilden innehåller syftningsfel. Den biologiska mångfalden kan knappast i sig vara motståndskraftig men ekosystemen kan vara motståndskraftiga genom att ha en hög biologisk mångfald. Det är inte heller den biologiska mångfalden som kan anses bidra till ekosystemtjänster utan det är naturen som bidrar till ekosystemtjänster. Formuleringen bör ses över.

Målbildens andra mening påstår att bebyggelse ökar den biologiska mångfalden, vilket kan stämma vid omvandling av industriområden och liknande till bostadsområden men inte när park- och naturmark exploateras. Exploateringskontoret föreslår att även denna formulering ses över. Kontoret anser att det är själva planeringen av var och hur vi bygger som är det viktiga och avgörande för om staden lyckas bibehålla och förhoppningsvis öka den biologiska mångfalden.

Erfarenheten hittills är tyvärr att ambitionsnivån för gröna klimatanpassade lösningar som finns i vissa enskilda projekt inte alltid ses som en fördel från driftsorganisationerna. Som en följd av miljöprogrammets ambitioner behöver driftsorganisationernas ekonomiska förutsättningar ses över.

Med tanke på hur många gånger ordet mångfunktionella lösningar nämns som en lösning på flera av miljöprogrammets områden så finns det ett stort behov av att definiera vad det är för typ av ytor och att typlösningar och projekteringsanvisningar tas fram för den typen av ytor.

Som åtgärd föreslås att ”utveckla processer och verktyg som till exempel grönytefaktor” för att arbeta med biologisk mångfald inom stadsplanering. Exploateringskontoret konstaterar att grönytefaktor för kvartersmark redan är utvecklad.

Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Under etappmålet för *Minskad exponering av kvävedioxid och partiklar för stadens medborgare* anges att det bara är trafiknämnden som är ansvarig för genomförande av aktiviteter för att uppnå målet trots att ett angivet exempel på åtgärd är att ”arbeta för optimerad byggtrafik och godstrafik genom bygglogistik och krav på arbetsmaskiner samt samlastning”. Exploateringskontoret bedömer att även exploateringsnämnden kan vara berörd av denna åtgärd. Åtgärden skulle även kunna flyttas till etappmålet *En ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen* under målet *Ett resurssmart Stockholm*.

Exploateringskontoret föreslår att det under etappmålet *Minskat omgivningsbuller* skulle kunna lyftas frågan om elanslutning av fartyg vid kaj. Då bör även Stockholms Hamn AB anges som en av de ansvariga för genomförandet.

Ett giftfritt Stockholm

Exploateringskontoret ser gärna att sanering av förorenade områden finns beskrivet under det övergripande målet *Ett giftfritt Stockholm*. Enligt *Vision 2040 Ett Stockholm för alla* har ”förorenade områden i staden identifierats och åtgärdats” och enligt den nya *Möjligheternas Stockholm – Vision 2040*, remissutgåvan, ”är miljön giftfri”. Saneringstakten av historiskt förorenade områden behöver öka i Stockholm. Annars kommer vi inte nå målet *Ett giftfritt Stockholm*. Exploateringskontoret anser därför att ett etappmål som rör sanering av förorenade områden bör läggas till under detta mål.

Oftast sker sanering av förorenade områden i Stockholm i samband med exploatering. På detta område är därför stadsbyggandet ett viktigt redskap för att styra utvecklingen i hållbar riktning eftersom tillkommande bebyggelse bidrar till att

förorenade områden saneras. För att målet *Ett giftfritt Stockholm* ska kunna nås finns det dock även ett behov av att sanera förorenade områden som inte är föremål för exploatering. Den pågående saneringen av Vinterviken är ett sådant.

Exempel på åtgärder för att nå ett eventuellt etappmål som rör sanering av förorenade områden under programperioden skulle kunna vara att upprätta en prioriteringslista över områden som staden behöver sanera och påbörja sanering av minst ett sådant område som inte är i samband med ett exploateringsprojekt.

Förslag till indikatorer

Exploateringskontoret upplever att miljöprogrammets förslag till indikatorer är relativt ojämnt där vissa etappmål har många indikatorer medan andra etappmål inte har några alls. För etappmålen under målet *Ett klimatanpassat Stockholm* saknas t.ex. indikatorer helt samtidigt som det finns tio förslag på indikatorer under etappmålet *Minskade nivåer av skadliga ämnen i varor och kemiska produkter*.

Exploateringskontoret saknar indikatorn ”55 kWh/m² och år vid nybebyggelse på stadens mark” under etappmålet *Effektiv energianvändning* och konstaterar att indikatorn ”Andel LCA-beräknade nyproduktionsprojekt” under etappmålet *Minskad klimatpåverkan från konsumtionen* egentligen handlar om att utföra klimatberäkningar, inte LCA-beräkningar.

För indikatorn ”Andel nya detaljplaner med ordnad masshanteringsyta eller en strategi för masshantering” under etappmålet *Ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen* anser exploateringskontoret att det är viktigt att stadsbyggnadsnämnden ges ansvar att ta fram underlag inför uppföljningen. Exploateringskontoret tror även att en enklare indikator för detta etappmål skulle kunna vara ”Antal masshanteringsytor”.

Exploateringskontoret bedömer att föreslagna indikatorer för etappmålen under det övergripande målet *Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem* inte är tillräckliga för att säkerställa att målet uppnås.

Under etappmålet *Upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blå och gröna infrastruktur* finns det bl.a. behov av en ytterligare indikator som mäter nettotillkomst/förlust av grönyta.

Under etappmålet *Minskade nivåer av skadliga ämnen i varor och kemiska produkter* konstaterar exploateringskontoret att indikatorn ”Andel produkter med respektive bedömning rekommenderas, accepteras och undviks i stadens projekt” kan kortas ned till ”Andel produkter med bedömning undviks i stadens projekt”.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2020 följande.

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Siri Källgren m.fl. (V), *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret ställer sig positiv till det föreslagna miljöprogrammet. Programmet har övergripande en bra struktur och innehållet upplevs relevant. Fastighetskontoret föreslår dock att målen och etappmålen numreras för att förenkla tillämpningen och tydliggöra strukturen.

Det förbättringsförslag som kontoret ser är att programmet i delar upplevs som rörigt då gränsdragningen mellan olika prioriterade mål och etappmål inte är tillräckligt tydliga. Framförallt är gränsdragningen mellan det första, ”Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040” och det andra prioriterade målet, ”En fossilfri organisation 2030”, oklart.

Målen gäller samma miljöaspekt, användning av fossila naturresurser samt växthusgasutsläpp, men skiljer sig i beskrivande text och åtgärdsförslag även om de i andra fall överlappar varandra. Kontoret tolkar det som att det är verksamhetsomfattningen som utgör skillnaden mellan målen, det vill säga att fokus ligger på hela kommunen i första målet samt den egna organisationen i andra målet. Dock nämns specifikt inköpta livsmedel och tjänsteresor med flyg under det första prioriterade målets andra etappmål ”Minskad klimatpåverkan från konsumtionen” och inte i det andra prioriterade målets första etappmål ”Minskade växthusgasutsläpp – högst 105 000 ton CO₂e från stadens verksamheter”. En annan iakttagelse är att byggnader ingår i det första prioriterade målets andra etappmål ”Minskad klimatpåverkan från konsumtionen” fastän det bör anses vara bundet till organisationen när det görs på uppdrag av staden.

Ytterligare en observation för det andra prioriterade målet är att målet om 100 % ökning av solenergi ligger under det andra etappmålet ”Effektiv energianvändning”. En ökning av solenergi leder i sig inte till effektivare energianvändning, varför detta mål istället borde ligga under det första etappmålet ”Minskade växthusgasutsläpp – högst 105 000 ton CO₂e från stadens verksamheter”. Kontoret önskar förtydligande gällande skillnaderna mellan det första och det andra prioriterade målet och deras respektive etappmål för att underlätta tillämpningen. Ett alternativ är att slå ihop dessa två prioriterade mål till ett mål där etappmålen sedan förklaras tydligt.

Kontorets uppfattning är att det även föreligger en otydlighet i gränsdragningen mellan flertalet olika etappmål inom samma prioriterade mål, till exempel det första och det andra etappmålet i ”Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem”. Texterna under de olika etappmålen går i varandra

vilket skapar otydlighet. Vid tillämpningen, det vill säga vid planering, genomförande samt uppföljning av kommande åtgärder, kan denna otydlighet resultera i att vissa åtgärder kopplas till fel mål. Detta gör att miljöprogrammet kan bli onödigt svårt att ta till sig, vilket i värsta fall kan resultera i lägre efterlevnadsgrad, exempelvis genom att vissa mål hamnar mellan stolarna och inte omhändertas.

Kontoret önskar även ett tydliggörande gällande etappmålet ”Ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald”. Målet indikerar att det gäller både livsmedel såväl som andra varor. Då åtgärderna nästan uteslutande berör livsmedel är det svårt att se om och hur kontoret med flera av stadens förvaltningar och bolag berörs av etappmålet då i stort sett inga livsmedelsinköp görs. Här efterfrågas en konsekvens i beskrivningar och åtgärder samt förtydliganden som gör etappmålet mer tillämpbart, alternativt att det kan avskrivas som icke relevant för respektive förvaltning och bolag.

Den verksamhetsspecifika miljö- och klimathandlingsplanen som föreslås tas fram bör förtydligas då syfte och utformning inte tydligt framgår.

Slutligen konstaterar kontoret att målen är relevanta och ambitiösa, men vill samtidigt lyfta fram att omfattningen av programmets krav på efterlevnad och uppfyllande av mål skapar ett ökat arbete för kontoret vilket ställer krav på personella resurser. De specifika etappmålen på 5 % relativ energieffektivisering, 10 % energieffektivisering i byggnader äldre än 10 år samt det ökade kraven på innovation, samarbete, inköpsprocessen och konsumtionen innebär stora utmaningar som kommer driva både ekonomiska och personella resurser som idag inte ryms i budget. Även om det skulle vara möjligt att uppnå dessa mål med kraftigt ökade anslag, ställer sig kontoret frågande till om detta är rätt prioritering av begränsade medel.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 februari 2020 följande.

Idrottsnämnden hänvisar till förvaltningens tjänsteutlåtande som svar till kommunstyrelsen på remissen Stockholms stads miljöprogram 2020-2023.

Reservation anfördes av Tobias Johansson m.fl. (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Suhur Salahyusuf m.fl. (S), *bilaga 1*.

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 17 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Hållbar energianvändning

Under de senaste åren har förvaltningen lagt ut sin strategi med energiarbetet enligt Idrottsnämndens energiplan som omfattar åren 2013-2019. Förvaltningens

strategi i energiarbetet har byggt på de ambitioner och föreslagna åtgärderna som har beskrivs i stadens miljöprogram. I samband med uppdateringen av stadens miljöprogram kommer förvaltningen att revidera sin strategi genom att initiera nya etappmål som ska bidra till att uppnå stadens mål om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm.

Fossilfri organisation 2030

En av världens största utmaningar idag är att minska utsläppen av växthusgas som har en enorm påverkan både på miljön och klimatet. En viktig etapp som bidrar till att minska utsläppen och som utgör en av miljöprogrammets främsta mål är att eliminera fossilbränsleanvändningen. Genom att sätta målet om en fossilfri organisation till år 2030 har stadens höjt ambitionsnivån jämfört med de uppsatta målen både från EU och nationellt.

Idrottsförvaltningen anser att målet med att uppnå en fossilfri idrottsverksamhet till 2030 är genomförbar men ser dock att ersättningen av fossildrivna arbetsfordon som en utmaning i att uppnå målet. Detta på grund av de större investeringar som krävs och det låga utbudet av icke fossildrivna arbetsfordon som finns på marknaden idag.

Utöver transport så är även valet av energimedia en viktig faktor som påverkar fossilbränsleanvändningen i staden. Idrottsförvaltningen kommer att sträva efter och fortsätta att endast använda sig av miljömärkt el och även bidra till att avveckla fossilbränsle användningen från fjärrvärmeproduktion, samtidigt som förvaltningen utökar användningen av förnyelsebar energi.

Ett resurssmart Stockholm

Stockholm har blivit bättre i att använda sina resurser mer effektivt trots en ökad konsumtion av de naturliga resurserna som dessutom skapar svårigheter med hur avfallet ska hanteras. Att minska resursanvändningen och öka återanvändningen samt recirkulation av materiella resurser är två viktiga etapper i stadens mål att begränsa klimatpåverkan och detta bidrar även till att nå en giftfri miljö i Stockholm.

Idrottsnämnden har ett ansvar att alltid eftersträva en effektiv resursanvändning som en del av Stockholms stads miljöarbete. Förvaltningens strategi är att intensifiera arbetet med avfallshantering genom att ta fram avfallsplaner för samtliga idrottsanläggningar. Avfallsplanerna ska vara anpassade till den typ och mängd av avfall som förekommer i anläggningarna och beskriva förvaltningens arbete för bättre avfallshantering och minskad mängd avfall från idrottsanläggningen. Förvaltningen kommer även att utnyttja stadens digitala verktyg, Stocket för utöka cirkulation och återbruk av materiella resurser inom stadens övriga verksamheter.

Närmare 40 % av det som hamnar i soppsåsen är matavfall. Dessutom medför matavfallsåtervinning stor nytta både för miljön och klimatet. I staden skickas det insamlade matavfallet till kommunens insamling och blir till biogas, ett miljövänligt bränsle för både bussar och bilar. Idrottsförvaltningen startade under 2019 matavfallinsamling vid stadens tre största simhallar och identifierade de idrottsanläggningar som potentiellt kan ha matavfallinsamling. Under miljöprogrammets giltighetsperiod kommer idrottsförvaltningen samarbeta med fastighetsägaren, Fastighetskontoret och Stockholm Vatten och Avfall i syfte att

etablera återvinningsstationer för matavfall vid samtliga idrottsanläggningar som kan leverera matavfall.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Miljöprogrammet inkluderar nya riktlinjer och målsättningar som syftar till att bevara biologisk mångfald och den blågröna infrastrukturen i staden. Idrottsförvaltningen anser att strategin med de uppsatta målen är viktig för stadens gröna utveckling och betraktar de föreslagna åtgärderna inom landskap, ekosystemtjänster och varor samt uppföljning av skötsel och åtgärder som en viktig etapp som stärker den biologiska mångfalden och ekosystemet.

Under de kommande åren kommer förvaltningen att verka för att utveckla spridningsmöjligheterna i staden för särskilda grupper av djur som anses vara en åtgärd med stor effekt på de biologiska mångfalden i staden. Förvaltningen kommer även att bidra till att utöka de gröna miljöer och värna befintliga naturområden i staden genom att etablera nya groddjursdammar och skötsel av våtmarksytor. Utöver de planerade insatserna utvärderar förvaltningen att initiera nya förbättringsåtgärder som främjar fiskesamhället, exempelvis risvasar samt svallskydd för befintliga lekvikar.

Det är många faktorer som påverkar inverkan som livsmedel har på den biologiska mångfalden lokalt och på klimatet globalt. Idrottsnämndens målsättning är att endast handla livsmedelsprodukter som är säkra, håller god kvalitet och har en positiv inverkan på miljön och klimatet. För att åstadkomma sitt mål och bidra till stadens målsättning om att öka andelen ekologiskt producerade varor har idrottsnämnden lagt samtliga inköp av livsmedelsprodukter via leverantörer som är upphandlade av staden centralt och som är anslutna till stadens upphandlingssystem via ett ramavtal. Det ger förvaltningen och staden en bra överblick över hur livsmedelsprodukter konsumeras i verksamheten och ett intyg på att de inhandlade livsmedelsprodukterna uppfyller stadens krav gällande säkerhet, kvalitet och sin påverkan på den biologiska mångfalden.

Ett giftfritt Stockholm

Kemikalieanvändningen finns i stor omfattning i dagens samhälle där världsproduktionen fortsätter att öka. Idrottsförvaltningen instämmer med att minskningen av kemikalieanvändningen är fundamentalt för att nå en av miljöprogrammets centrala miljömål, ett giftfritt Stockholm.

Förvaltningen har arbetat fram en strategi för att underlätta hanteringen kemikalieprodukter inom idrottsverksamheten. Strategin bygger på att kartlägga kemikalieprodukter som används inom verksamheten med hjälp av stadens digitala registreringsverktyg, Chemsoft. Idrottsförvaltningens målsättning under Miljöprogrammets giltighetsperiod är att registrera samtliga kemiska produkter i alla idrottsanläggningar, fasa ut kemikalier som innehåller skadliga ämnen som inverkar på miljön eller hälsan och åstadkomma en minskad användning av kemikalier.

Det mest förekommande kemikaliematerialet som också har en stor inverkan på miljö är plast. Spridningen av mikroplaster anses vara ett växande problem med spridningskällor och spridningsvägar som berör alla stadens verksamheter inklusive idrottsverksamheten.

Idrottsförvaltningen har tidigare i år aktivt deltagit i framtagandet av stadens handlingsplan för minskad spridning av mikroplaster i staden och arbetat fram en strategi för att minska plastanvändningen inom idrottsverksamheten. Förvaltningen har även börjat initiera förbättringsåtgärder inriktade mot att begränsa spridningen av mikroplaster från idrottsverksamheter. I samarbete med fastighetsägaren, fastighetskontoret utreder idrottsförvaltningen andra miljövänliga alternativ till plastbaserat material som används i verksamheten som exempelvis granulat till konstgräsplaner.

Ett giftfritt Stockholm innebär även att bevara Mälaren fri från gifter. Förvaltningen arbetar aktivt med att sprida informationen till båtklubbar och föreningar med som målsättningen att stärka båtägarnas kunskaper och därmed motverka spridningen av miljögifter och mikroplaster i Mälaren.

Tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden kommer idrottsförvaltningen under de kommande åren att verka för etablering av ytterligare en borsttvättanläggning i Mälaren. Borsttvätt där principen är densamma som biltvättar med roterande borstar är en metod för att hålla botten ren och som tar bort påväxten som ett miljövänligare alternativ till målning. Resultatet blir mindre användning av kemikalier i form av bottenfärg och minska dess spridning i Mälaren.

Kulturnämnden

Kulturnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2020 följande.

1. Att godkänna och överlämna förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Att förklara beslutet omedelbart justerat.

Reservation anfördes av Torun Boucher m.fl. (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

Kulturförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 23 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen och Stadsarkivet ställer sig positiva till Miljöprogram 2020-2023 och de förändringar som gjorts. Speciellt välkomnas fokus på av de strategiska verktygen samverkan, innovation, inköp/upphandling och kommunikation i stadens miljöarbete. Inom upphandlingsområdet kan staden genom att vara en stor inköpare

göra skillnad. Tydliggörandet av hierarkin mellan styrdokumentet är också välkommet.

Kulturförvaltningens centrala administration arbetar sedan 2014 i en aktivitetsbaserad kontorsmiljö, vilket har gett positiva effekter på resursanvändning både gällande kontorsyta men också exempelvis pappersförbrukning. Kulturförvaltningens aktivitetsbaserade kontor i Rinkeby tar ofta emot studiebesök av både stadens egna och externa verksamheter som är intresserade av att göra en liknande förändring. Det kan lyftas som ett gott exempel på hur innovativa lösningar och effektivare arbetssätt kan bidra till en mer effektiv resursanvändning.

Ett annat exempel på effektiv resursanvändning är det samverkan som kommit till mellan Stadsarkivet och Trafikkontoret i Stadsarkivets nya lokaler vid Liljeholmskajen. Där samverkar verksamheterna genom gemensamma arbetsplatser, besöks- och mötesytor, teknisk utrustning och magasin. Samarbete och samverkan sker även med Stadsmuseet och Stadsbiblioteket.

Kyrkogårdsnämnden

Kyrkogårdsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 följande.

1. Kyrkogårdsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Paragrafen begärs omedelbart justerad.

Reservation anfördes av Inger Edvardsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Thereza Nordlund m.fl. (V), *bilaga 1*.

Kyrkogårdsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 24 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter är uppdelade efter de sju huvudmålen i förslaget till Miljöprogram:

- *Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040.*

Råcksta krematorium är sedan något decennium ihopkopplat med fjärrvärmenätet i Stockholm. Detta möjliggör att överskottsvärme från krematoriet kan nyttiggöras för uppvärmningsändamål där efterfrågan på fjärrvärme finns.

Nya krematoriet, på Skogskyrkogården, är ännu inte anslutet till fjärrvärmenätet, vilket gör att överskottsvärme därför måste fläktas bort. Förvaltningen avser att gå vidare med att koppla upp Nya krematoriets kylsystem med fjärrvärmenätet i Stockholm.

Förvaltningen avser även, att fortsätta att fasa ut oljepannor i sina byggnader och ersätta dessa med värmepumpar, anslutning till fjärrvärme, eller andra möjliga lokala lösningar.

- En fossilfri organisation 2030.

Förvaltningen ska arbeta vidare med att följa upp vilka arbetsmaskiner som succesivt kan bytas ut mot miljövänligare maskiner. Eldrivna maskiner köps in, där så är möjligt.

Förvaltningen ska även fortsätta diskussionerna med begravningsbyråerna i Stockholm, om hur man ska kunna åstadkomma miljövänligare begravningsbilar.

- Ett klimatanpassat Stockholm.

Rörande risken för effekter av skyfall, så bedömer förvaltningen, att dessa risker är små för förvaltningens verksamheter, undantagandes den nedre delen av Räcksta begravningsplats, närmast Räcksta träsk. Vid anläggande av nya gravkvarter så avser förvaltningen att höja marknivån på den del av begravningsplatsen, som är mest utsatt för översvänningsrisker. Den nya begravningsplatsen vid Järvafältet planeras för att klara hundraårsregn. Övriga kyrkogårdar och begravningsplatser ligger så pass höglänt och/eller har bra genomsläpplig mark, vilket gör att effekter av skyfall inte bedöms bli så stora.

Rörande effekter av värmebölja, så kommer Förvaltningen att fortsätta med att utöka sin kylrumskapacitet för avlidna.

- Ett resurssmart Stockholm.

De största mängderna resurser som hanteras utgörs av jordmassor.

Stora delar av de jordmassor som används ute på begravningsplatserna och kyrkogårdarna utgörs av återanvända massor. Flisning och kompostering av biologiskt material sker i stor skala.

- Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem.

Stockholms kyrkogårdar och begravningsplatser utgör viktiga inslag i Stockholms sammanhängande ekosystem. De delar av begravningsplatserna, som på grund av markförhållanden inte utgörs av gravkvarter, hyser i dag en hel del viktig fauna och flora.

Exempel på detta är duvhöksbon, rävgryt, olika ängsblommor och pansartallar (mycket gamla tallar). Kyrkogårdsförvaltningen kommer att utbilda berörd personal om vikten och vården av den biologiska mångfalden. Det kan också bli aktuellt med planteringar av växtarter, som kan komma att komplettera och mångfaldiga den biologiska mångfalden på de marker som förvaltningen ansvarar för.

- Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Förvaltningens största utsläppskälla till luft är de båda krematorierna. Dessa har mycket bra reningsutrustning, som kontinuerligt övervakas och som regelbundet följs upp av miljöförvaltningen. Förvaltningen följer fortsatt med i den tekniska utvecklingen inom krematorieområdet och planerar att införa de teknikförbättringar som tas fram.

Flera av begravningsplatserna är bullerutsatta, framförallt trafikbuller varför en dialog förs med trafikkontoret om bullerutredningar och eventuella förslag till åtgärder. En bullerplan ska tas fram, där även aspekter kring bullrande arbeten vid kyrkogårdarna vägs in. Exempelvis ska bulleraspekterna vägas in vid inköp av nya arbetsmaskiner. De bullrande arbeten som stundtals behöver utföras, kan vanligtvis förläggas till tider när det inte är så många besökare på kyrkogårdar och begravningsplatser

När det gäller god ljudmiljö utgör Stockholms kyrkogårdar och begravningsplatser generellt vilsamma oaser ur bullersynpunkt.

Många stockholmare finner där en stunds vila och ro vid besök, promenader, lunchraster och annat.

- Ett giftfritt Stockholm.

Förvaltningen har genomfört omfattande utrensningar av olika kemiska ämnen, till exempel från gamla förråd. Detta arbete fortsätter med hjälp av det kemikalieuppföljningsverktyg, som tillhandahålls av Kemikaliecentrum på miljöförvaltningen.

Bekämpningsmedel används mycket restriktivt och då endast för att bekämpa mycket oönskade växter som jättebjörnlöka och malörtsambrosia, eller gnagare som råttor och sorkar.

Förvaltningen avser att fortsätta arbetet med återvinning eller retursystem av de stora mängder plastkärl, behållare och annat, som den omfattande mängden växter levereras i.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2020 följande.

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

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Deniz Butros m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Anton Clarholm (SD), *bilaga 1*.

Ersättnyttrande gjordes av Sofia Tahko (KD), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande synpunkter

I förslaget till miljöprogram presenteras målen för miljöarbetet i staden – såväl långsiktiga mål som etappmål för programperioden. Åtgärder som krävs för att nå målen beskrivs endast som exempel kopplat till respektive mål, och kommer istället att utvecklas i handlingsplaner kopplade till miljöprogrammet.

Förvaltningen tycker i sak att det är en bra uppdelning, men att den behöver förtydligas i förslaget till miljöprogram. Kopplingen fokusområden – långsiktiga mål – etappmål – handlingsplaner behöver beskrivas bättre i miljöprogrammet.

I förslaget anges till exempel att ”Miljöprogrammet fastställer inte vilka konkreta åtgärder som skall genomföras inom verksamheterna eller kostnadsberäknar dessa. Nämnd eller bolagsstyrelse med utpekat genomförandeansvar för ett etappmål har ansvar för att i sin verksamhetsplan formulera mål, samt indikatorer och aktiviteter som syftar till att uppfylla miljöprogrammets mål och själva avgöra och besluta om de mest kostnadseffektiva åtgärderna.” (sid. 8).

Här måste det läggas till att kommunfullmäktige har beslutat om, och kommer att besluta om, tematiska handlingsplaner som syftar till att nå målen i miljöprogrammet och att dessa handlingsplaner pekar ut nämnder och bolag som ansvariga för olika åtgärder. Handlingsplanerna ska därmed fungera som en förlängning och precisering av miljöprogrammet när nämnder och bolag planerar sina aktiviteter, vilket också måste framgå av miljöprogrammet.

På ett annat ställe (sid. 5) talas det om ”Miljöprogrammet med tillhörande handlingsplan, Klimathandlingsplan 2020-2023...” som om den vore programmets generella handlingsplan. Men flertalet prioriterade mål i miljöprogrammet har sina egna handlingsplaner som syftar till att nå dessa mål. Även detta bör sålunda förtydligas i det remitterade förslaget för att inte ge en felaktig bild.

Enligt förslaget ska respektive nämnd utifrån Miljöprogrammet och Klimathandlingsplanen formulera en miljö- och klimathandlingsplan för verksamheten vid sidan av verksamhetsplanen. I dessa planer föreslås respektive nämnd och bolagsstyrelses arbete preciseras utifrån de övergripande inriktningarna.

Miljöförvaltningen bedömer att sådana planer i mångt och mycket kommer att överlappa de tematiska handlingsplaner som har beslutats av kommunfullmäktige eller ska tas fram till respektive prioriterat mål i miljöprogrammet. De tematiska handlingsplanerna innehåller i stor utsträckning tydliga åtgärder med ett utpekat ansvar. Ett tydligare och mer effektivt arbetssätt vore därför att istället arbeta in de tematiska handlingsplanernas åtgärder i form av aktiviteter i respektive bolags och förvaltnings verksamhetsplan. I de fall där ett prioriterat mål saknar tematisk handlingsplan kan ett uppdrag ges i budget om att ta fram åtgärder/aktiviteter.

Det finns vidare många beröringspunkter mellan målområdena där det skulle vara bra med samordning. Exempelvis beskrivs åtgärder inom upphandlingsområdet under flera mål, vilket pekar på behovet av att ta ett samlat grepp om hur upphandling kan användas för alla mål, inte bara vart och ett för sig. Det nya arbetssättet med kategoristyrning av upphandling och inköp skulle kunna utgöra den samordning som behövs för att ta ett samlat grepp kring miljöfrågorna inom upphandlingsområdet.

På sidan 5 står att ”Målet om fossilfrihet är en av de största utmaningarna och Stockholms stad har målet om att vara fossilfritt 2040. Inriktningen är dock att arbeta för att staden ska vara klimatpositiv 2040.”

Den avslutande meningen behöver ändras något för att det ska bli tydligt vad som menas. Förvaltningen föreslår därför följande formulering:

Målet om fossilfrihet är en av de största utmaningarna och Stockholms stad har målet om att vara fossilfritt 2040. Inriktningen är dock att arbeta för att staden även ska vara klimatpositiv 2040.

Det är bra att miljöprogrammet tydligt kopplas till de globala målen och till de nationella miljömålen. Det globala målet nummer 11 – *Hållbara städer och samhällen* – knyter också an till många av de prioriterade målen och skulle kunna läggas till under flera av dessa.

En förutsättning för en effektiv implementering av miljöprogrammet är att det finns en fortsatt styrning och kommunikation efter miljöprogrammets antagande. Hur arbetet ska organiseras varierar sannolikt beroende på förutsättningarna inom respektive prioriterat mål, men det bör finnas en tydlighet i vad som förväntas utöver det utpekade genomförandansvaret och uppföljningsansvaret, t.ex. kring samverkansformer och ledning. Förvaltningen föreslår därför att stadsledningskontoret tar fram en lanserings- och implementeringsplan för miljöprogrammet i samråd med de uppföljningsansvariga nämnderna. En plan för hur miljöprogrammet ska kommuniceras internt i staden och externt behöver också tas fram, vilket ligger i linje med förvaltningens uppdrag i kommunfullmäktiges budget för 2020 att ”i samverkan med kommunstyrelsen samordna den stadsövergripande kommunikationen i miljö- och klimatfrågor”.

I arbetet med att ta fram miljöprogrammet föreslås även årliga målnivåer till indikatorerna och vilka organisationer som ska rapportera in data. Det vore en fördel om målnivåerna och rapporteringsansvariga arbetades in i en bilaga till miljöprogrammet.

Miljöprogrammet innehåller en rad olika definitioner och begrepp som kan behöva förklaras, till exempel ”grön infrastruktur” och ”klimatpositiv”. Förvaltningen föreslår därför att en ordlista läggs som bilaga till programmet.

Mål: Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Målet om *Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* omfattar två etappmål för programperioden:

- Minskade växthusgasutsläpp – högst 1,5 ton CO₂e per invånare
- Minskad klimatpåverkan från konsumtionen
- Mål: En fossilfri organisation 2030
- Målet om *En fossilfri organisation 2030* omfattar två etappmål för programperioden
- Minskade växthusgasutsläpp – högst 105 000 ton CO₂e från stadens verksamheter
- Effektiv energianvändning

Övergripande synpunkter på de två målen om växthusgasutsläpp

Förvaltningen anser att det är positivt att *Miljöprogram 2020-2023* samt *Klimathandlingsplan 2020-2023* remitteras samtidigt.

Förvaltningen lämnar i detta tjänsteutlåtande några få kompletterande synpunkter på målen *Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* samt *En fossilfri organisation 2030*, men hänvisar i övrigt till förvaltningens tjänsteutlåtande i ärendet *Remiss av klimathandlingsplan 2020-2023* (dnr. 2019-18307).

Förvaltningen anser att samma terminologi genomgående bör användas i texten för de två målen; begreppet *växthusgasutsläpp* bör användas, istället för det allmänna begreppet ”utsläpp” (t ex på sid. 14) som kan betyda annan miljöpåverkan eller ”klimatutsläpp” (t ex etappmålet på sid. 17) som inte är ett vedertaget begrepp.

Etappmål: Minskad klimatpåverkan från konsumtionen

Förvaltningen anser att det är positivt att det nu finns ett etappmål om minskad klimatpåverkan från konsumtionen.

Ett exempel i miljöprogrammet på åtgärd för att nå etappmålet är:

”Utveckla klimatberäkningar av nyproducerade byggnader hos stadens bolag och av exploateringsnämnden. På längre sikt ska staden kunna ställa klimatkrav vid nyproduktion av byggnader och anläggningskonstruktioner.”

Förvaltningen anser att staden kan uttrycka sig mer skarpt och istället ange att staden ska ställa krav på klimatberäkningar redan nu samt ställa klimatkrav inom programperioden i form av funktionskrav (kg CO₂e/m² BTA) vid nyproduktion av byggnader och anläggningskonstruktioner. Regeringen avser att införa krav på klimatdeklarationer vid uppförande av byggnader från och med 1 januari 2022. Stockholms tre kommunala bostadsbolag har redan börjat beräkna utsläppen. Staden har tillsammans med IVL, Svenska miljöinstitutet, tagit fram ett beräkningsverktyg för

detta ändamål. Allt talar för att det senast mot slutet av programperioden finns tillräckligt med beräkningar för att med dessa som grund kunna börja ställa krav på klimatberäkningar av nyproducerade bostäder på stadens mark.

Förvaltningen föreslår att följande mening utgår: ”Staden ställer krav på ekologiska livsmedel i sina inköp som styr mot en mer hållbar livsmedelsproduktion.” (sid.18, fjärde stycket, andra meningen). Anledningen är att det dels inte är relevant under detta etappmål, dels redan ingår under etappmålet ”Ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald” (sid. 41).

Etappmål: Minskade växthusgasutsläpp - högst 105 000 ton CO₂e från stadens verksamheter

Förvaltningen föreslår att etappmålet istället anges till:

Minskade växthusgasutsläpp - högst 87 000 ton CO₂e från stadens verksamheter.

Stadens egna utsläpp av växthusgaser år 2018 beräknades till 149 000 ton. Om stadens verksamheter ska bli fossilfria till år 2030 måste minskningarna i genomsnitt uppgå till ca 12 400 ton per år, vilket till år 2023 utgör en minskning med ca 62 000 ton för programperioden 2019-2023. Detta förutsätter givetvis att fler åtgärder för att minska utsläppen måste tas fram och genomföras under programperioden.

Etappmål: Effektiv energianvändning

I förslaget i miljöprogrammet finns flera mål kopplat till etappmålet effektiv energianvändning. Det första målet lyder:

”Den totala köpta energin i stadens verksamheter bibehålls på samma nivå under programperioden. Etappmålet innebär att staden effektiviserar sin energianvändning med 5 procent relativt den verksamhet som bedrivs”.

Förvaltningen menar att en bättre formulering av målet vore:

Den totala köpta energin i stadens verksamheter ska inte öka under programperioden. För att målet ska kunna uppfyllas behöver staden effektivisera den specifika energianvändningen med minst 5 procent inom verksamheterna.

Kommentar: Trots att staden växer så får inte den totala energianvändningen öka, men eftersom befolkningen ökar med ca en procent per år så behöver därför den specifika energianvändningen (t ex kWh/m²) minska med ca en procent per år.

Det andra föreslagna målet rörande effektiv energianvändning i miljöprogrammet lyder:

”Byggnader som är äldre än tio år ska energieffektiviseras med 10 procent”.

För att tydliggöra vad som avses med målet föreslår förvaltningen istället följande formulering:

Den specifika energianvändningen (kWh/m² A-temp) i byggnadsbeståndet med nybyggnadsår 2009 och tidigare ska minska med minst tio procent jämfört med den specifika energianvändningen i motsvarande bestånd år 2019.

Kommentar: Det behöver preciseras med ett årtal (2009) för att bli tydligt vilken del av byggnadsbeståndet som berörs av målet redan vid start av programperioden. Under programperioden kommer annars flera byggnader att tillkomma efter hand.

I förslaget anges att målet gäller byggnader som är äldre än 10 år. Det kan tolkas som att det gäller varje enskild byggnad i byggnadsbeståndet. Många äldre byggnader har redan genomgått långtgående energieffektiviseringar, t.ex. i Järva och Årsta. Det är därför viktigt att måltexten ändras från byggnader till byggnadsbeståndet.

Det tredje målet i miljöprogrammet rörande effektiv energianvändning lyder:

”Produktionen av solenergi ska öka med 100 procent.”

Förvaltningen föreslår nedan ett förtydligande av målformuleringen:

Produktionen av el samt värme med solenergi ska öka med 100 procent jämfört med motsvarande elproduktion 2018.

Kommentar: Det behöver preciseras vad de 100 procenten ska relateras till.

Dessutom står det sole i remissversionen av Klimathandlingsplan 2020-23, samma begrepp bör användas i de båda dokumenten.

Indikatorer och uppföljningsansvar

Förvaltningen anser att uppföljningsansvaret för etappmålet ”Minskad klimatpåverkan från konsumtionen” bör ändras till följande formulering:

Uppföljningsansvaret för etappmålet ligger hos kommunstyrelsen och servicenämnden med stöd av utbildningsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Kommentar: Det är serviceförvaltningen som ansvarar för och följer upp stadens inköp.

Effektiv energianvändning

Under detta etappmål föreslås indikatorn ”Energieffektivisering byggnader äldre än 10 år”. Förvaltningen föreslår att formuleringen förtydligas något med samma motivering som för målet. Indikatorn bör ändras till: *Energieffektivisering byggnadsbeståndet äldre än 10 år*

Mål: Ett klimatanpassat Stockholm

Målet om *Ett klimatanpassat Stockholm* omfattar två etappmål för programperioden:

- Stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall
- Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja

Övergripande synpunkter

Förvaltningen instämmer i huvudsak med det slutliga förslaget till mål och etappmål för *Ett klimatanpassat Stockholm*.

I kommunfullmäktiges budget för 2020 gavs kommunstyrelsen i uppdrag att i samarbete med berörda nämnder och bolag utarbeta en handlingsplan för klimatanpassning, främst inriktad på skyfall och värmeböljor. Detta uppdrag innebär en konkretisering av miljöprogrammets mål och etappmål om klimatanpassning. Förvaltningen anser att uppdraget från kommunfullmäktige om att ta fram en samlad handlingsplan för klimatanpassning bör nämnas i texten för målområdet.

I målbildstexten på sid 24 har det lagts till en avslutande mening om hur staden ska hantera stigande havsnivåer på lång sikt. Förvaltningen anser att det är bra men att detta också behöver beröras i det inledande avsnittet. Förvaltningen förslår därför att den inledande meningen om havsnivåer, som nu hamnat under etappmålet om skyfall (sid. 25), flyttas till inledningen (sid. 24) och utökas något. Förslag till formulering:

Den globala havsnivån stiger på grund av att vattnet utvidgas vid högre temperaturer samt på grund av smältande glaciärer och inlandsisar. I Stockholm är den årliga landhöjningen fortfarande större än havsnivåhöjningen, vilket medför att den relativa havsnivån sjunker. Enligt SMHI bedöms detta gälla till ca år 2050, varefter den reella havsnivåhöjningen kommer påverka även Stockholm. Detta utgör därför en utmaning på lång sikt för staden.

Etappmål: Stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall

I den beskrivande texten för etappmålet *Stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall* framhålls att staden behöver ta fram en åtgärdsinriktad handlingsplan för skyfallshantering. En viktig grund för detta arbete har redan lagts, genom det förvaltningsövergripande projektet ”Principer för skyfallshantering” som togs fram under ledning av stadsledningskontoret 2018. Detta dokument har dock inte färdigställts, och därmed inte fått någon officiell status genom beslut av kommunstyrelsen eller fullmäktige. Skyfallsprinciperna utgör en förutsättning för att ett strukturerat åtgärdsarbete ska komma igång i staden, till exempel vid genomförande av de åtgärder som tas upp i punktlistan på sidan 26.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden utpekats, tillsammans med ett flertal nämnder och bolag, som ansvarig för att genomföra aktiviteter som bidrar till att målet nås. Förvaltningen anser att även Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) ska inkluderas, eftersom bolaget utgör en viktig aktör i dagvatten- och skyfallsarbetet med bred kompetens inom såväl modellering som fysiska åtgärder inklusive drift och skötsel. SVOA utpekats också i kommunfullmäktiges budget för 2020 som en av aktörerna som ska medverka i arbetet med framtagande av en handlingsplan för klimatanpassning.

Etappmål: Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja

Under etappmålet *Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja* anges att: ”Staden behöver ta fram principer för hantering av värmebölja som utgångspunkt och vägledning för hur målet ska uppnås och enligt vilka prioriteringar” (sid. 27).

Förvaltningen anser att detta är centralt i miljöprogrammets förslag avseende hanteringen av etappmålet för värmebölja. Det bör därför tydliggöras genom att lyfta in det som en särskild punkt i åtgärdslistan på sidan 28. Förvaltningen medverkar i flera FoU-projekt om värmeeffekter, och kan därigenom bidra med kunskapsunderlag i stadens kommande arbete med värmeböljor.

Hantering av värmeböljor är ett nytt arbetsområde inom staden, som delvis omfattar andra aktörer än skyfallshantering. Förvaltningen anser därför att även utbildningsnämnden, socialnämnden och äldreomsorgsnämnden bör medverka utöver nämnda aktörer, eftersom dessa nämnder ansvarar för verksamheter där särskilt känsliga och

sårbara grupper ingår. Arbetet kommer involvera många aktörer när temperatursänkande åtgärder ska genomföras i stadsmiljön.

Indikatorer och uppföljningsansvar

Miljöprogrammet innehåller inte några indikatorer för de två etappmålen. Indikatorer för klimatanpassning bör därför lämpligen hanteras i det kommande arbetet med en handlingsplan för klimatanpassning.

Mål: Ett resurssmart Stockholm

Målet om *Ett resurssmart Stockholm* omfattar tre etappmål för programperioden:

- Minskad resursanvändning och klokare konsumtion
- Ökad recirkulation av materiella resurser inom staden
- En ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen

Övergripande synpunkter

Avsnittet innehåller höga ambitioner. Ett resurssmart Stockholm beskrivs i inledningen som ett Stockholm som använder resurser effektivt, utvecklar och tar till sig ny teknik, tar till sig nya affärsmodeller och nya livsstilar. Det konstateras att staden, för att komma dit, under programperioden måste: identifiera och kartlägga stora resursflöden och utveckla en strategi för att skapa cirkularitet för dessa resursflöden.

Miljöförvaltningen vill betona vikten av att programmet följs av en handlingsplan som på ett konkret sätt visar hur kartläggning av flöden och utveckling av en strategi ska göras och av vem.

Det behövs ett samlat ansvar för att leda och hålla ihop arbetet för ett resurssmart Stockholm; ett "Centrum för Cirkulär Ekonomi"/"Kretsloppscentrum". I samband med framtagandet av en handlingsplan bör det därför utredas hur en sådan funktion skulle kunna organiseras och var den skulle placeras. Förutom att leda arbetet skulle en sådan funktion kunna bevaka vad som händer inom området (inte bara lokalt utan också nationellt och internationellt), sprida kunskaper och goda exempel, inspirera till konkreta handlingsplaner, initiativ och projekt, hjälpa till att utveckla inköpsrutinerna och ansvara för en samordnad uppföljning av genomförda åtgärder. Dessutom skulle en sådan funktion kunna skaffa sig en överblick och sprida information om vad som görs i Stockholm till andra kommuner och övriga som är intresserade.

Etappmål: Minskad resursanvändning och klokare konsumtion

I avsnittet anges att det krävs omprioriteringar för att minska resursanvändningen. Vad som mer konkret avses med detta är emellertid inte helt klart och behöver därför utvecklas i den efterföljande texten.

I texten tas Stockholms tillgång till stora mängder råvatten upp och att fokus på stadens egen vattenkonsumtion bör vara sparsamhet. Detta behöver dock förklaras

något. Förvaltningen föreslår därför att texten kompletteras med en beskrivning av begränsningar i dricksvattenproduktionen och -distributionen.

Målet för matsvinn bör anges med ett tydligt mål avseende hur mycket det ska minska med under programperioden. Förvaltningen bedömer att det är rimligt att ha samma ambition som etappmålet ”Minskad klimatpåverkan från konsumtion”, där klimatpåverkan från stadens inköpta måltider och livsmedel ska minska med en femtedel (sid. 17-18). Förvaltningen anser vidare att det saknas en motiverande text om matsvinn i stadens måltidsverksamheter under detta etappmål. Enligt Sveriges nationella handlingsplan för matsvinn och Agenda 2030 är målet att matsvinnet ska halveras till 2030. Om matsvinnet minskar behöver inte lika mycket livsmedel och måltider köpas in och resurserna kan istället användas till att köpa in livsmedel med högre kvalitet eller en ökad andel miljömärkta och ekologiska livsmedel.

Etappmål: Ökad recirkulation av materiella resurser

I detta avsnitt bör det tas upp att kommunfullmäktige i november 2019 beslutade om obligatorisk matavfallsinsamling genom en ny bestämmelse i Stockholms föreskrifter om avfallshantering. Bestämmelserna om obligatorisk utsortering av matavfall tillämpas från och med den 1 januari 2021 för verksamheter med matservering som serverar fler än 25 portioner per dag, och från och med den 1 januari 2023 för hushåll och övriga verksamheter

Etappmål: En ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen

I detta avsnitt bör det förtydligas att återanvändning av schaktmassor bara kan ske under förutsättning att användningen inte riskerar att sprida föroreningar till omgivningen.

Indikatorer och uppföljningsansvar

Indikatorn ”Andel nya detaljplaner med ordnad masshanteringsyta eller en strategi för masshantering” bör utgå. Detta på grund av att det inte går att styra masshantering i detaljplanerna, det är snarare en fråga för hur byggentreprenaderna anordnas. Om krav skulle ställas på byggentreprenaderna uppstår problemet hur detta ska mätas. På ett bygge blir det alltid vissa upplag av material och vad som menas med ”anordnad masshanteringsyta” blir svårtolkat.

Mål: Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Målet om *Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem* omfattar fyra etappmål för programperioden:

- Upprätthålla funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blå och gröna infrastruktur
- Ökat genomförande av förstärkningsåtgärder, ekologisk kompensation och naturvårdsskötsel

- Ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald
- Förbättrad vattenkvalitet i stadens sjöar, vattendrag och kustvatten

Övergripande synpunkter

Förvaltningen anser att den inledande texten om målbild (sid. 36, första stycket) behöver förtydligas i flera avseenden, eftersom den är central för hur målet uppfattas generellt. Följande meningar föreslås omformuleras:

”Målbilden innebär att den biologiska mångfalden i Stockholm är hög och motståndskraftig mot förändringar samt att den bidrar med många olika ekosystemtjänster.”

Att bara tala om "hög" biologisk mångfald gör målet otydligt. Detta behöver preciseras för att kunna leva upp till det globala hållbarhetsmålet nr 15, som säger att förlusten av biologisk mångfald ska hejdas. Det nationella miljökvalitetsmålet ”Ett rikt växt- och djurliv”, som också hänvisas till, säger att arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Förvaltningen förslår mot denna bakgrund att meningen istället ges följande lydelse:

Målbilden innebär att de arter som förekommer naturligt i staden fortlever i livskraftiga populationer samt att staden drar nytta av de ekosystemtjänster som detta medför.

”Tillkommande bebyggelse bidrar till att stärka ekosystemtjänster och öka den biologiska mångfalden.”

Även denna formulering är otydlig och kan lätt missförstås som att själva bebyggelsen skulle stärka biologisk mångfald. Förvaltningen föreslår att denna mening omformuleras med ett tydligare fokus på stadsplaneringen. Förvaltningen förslår mot denna bakgrund att meningen istället ges följande lydelse:

Stadsplaneringen bidrar till att upprätthålla och stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och andra ekosystemtjänster.

”En sammanhängande grönstruktur skapar värde för människor, den biologiska mångfalden och för samhället i stort.”

Det bör i detta stycke stå *"blågrön infrastruktur"* istället för "grönstruktur" eftersom målet innehåller ett etappmål om ”Förbättrad vattenkvalitet i stadens sjöar, vattendrag och kustvatten”.

Förvaltningen har dessutom följande synpunkter på den inledande texten om målområdet:

Sidan 37, tredje stycket, sista meningen: texten bör utvecklas något.

Förslag på ny formulering:

Skötseln av naturområdena är viktig för bevarandet av den biologiska mångfalden eftersom vissa värden skapats genom en aktiv hävd under en lång tid.

Sidan 37, fjärde stycket: i detta avsnitt finns en mening som delvis berör stadens interna organisation ”... genom att samordningsgruppen för Grönare Stockholm och styrgruppen för God vattenstatus genomför gemensamma planeringsmöten.”. Texten

skrevs mer som ett underlag för att skapa förståelse för skrivandet än att vara med i en text i slutprodukten. Förvaltningen föreslår att meningen utgår.

Sidan 37, femte stycket, sista meningen ”Av relevans för målet är...”, föreslås följande tillägg i slutet: ”... *samt beslut och skötselplaner för stadens natur- och kulturresevat*.” Dessa dokument anger en tydlig inriktning och mål för de största och mest värdefulla naturområdena i staden och bör därför vara med.

Det bör även nämnas att staden kommer att ta fram en handlingsplan för biologisk mångfald samt åtgärdsprogram som ska visa vilka åtgärder som behöver vidtas i naturmiljön för att öka den biologiska mångfalden.

Etappmål: Upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blå och gröna infrastruktur

Förvaltningen har följande synpunkter på etappmålet

Sidan 38, tredje stycket: ”Måluppfyllelse förutsätter att staden innehåller en blå och grön infrastruktur med ekologiskt funktionella nätverk av livsmiljöer, strukturer, naturmiljöer och anlagda element.

Denna mening citerar delvis Naturvårdsverkets definition av grön infrastruktur. Enligt förvaltningens uppfattning vore det istället mer pedagogiskt att använda sig av samma begrepp som används för stadens gröna infrastruktur i Översiktsplanen: *kärnområden, livsmiljöer för skyddsvärda arter och spridningszoner*. Dessa funktioner omfattar i praktiken såväl anlagda element (t ex dammar, planteringar, slåtterängar) som naturliga miljöer och strukturer. Meningen föreslås därför ändras enligt följande: ”Måluppfyllelse förutsätter att staden innehåller en blå och grön infrastruktur med ekologiskt funktionella nätverk av *kärnområden, livsmiljöer för skyddsvärda arter och spridningszoner*”

I fjärde stycket, efter andra meningen, bör följande infogas:

”*Utöver parkplaner finns skötselplaner för stadens natur- och kulturresevat*”. Dessa skötselplaner omfattar de största naturområdena i staden och bör nämnas under etappmålet.

Sidan 39, punktlistan: ”Verka för ekologiskt anpassad skötsel...”. Här bör ordet ”*ekologiskt*” ändras till ”*naturvårdsanpassad*”. I miljöförvaltningens uppdaterade utbildningsmaterial gentemot parkförvaltare och entreprenörer används begreppet naturvårdsanpassad skötsel, därför bör denna formulering även användas för detta etappmål.

Etappmål: Ökat genomförande av förstärkningsåtgärder, ekologisk kompensation och naturvårdsskötsel

Förvaltningen har följande synpunkter på etappmålet:

Sidan 39, sista stycket: ”Till stor del handlar det om att brett bygga upp kunskapen och kompetensen om naturvård inom staden och genom ny tillkommande bebyggelse stärka prioriterade svaga samband.”

Förvaltningen anser att det sista påståendet är vilseledande. Tillkommande bebyggelse kan försvaga ekologiska svaga samband. Dessa samband bör värnas och

uppmärksammas i planeringsprocessen så man kan stärka dem med fysiska åtgärder.
Förslag på ny formulering:

Till stor del handlar det om att brett bygga upp kunskapen och kompetensen om naturvård inom staden och att i samband med planering och investering stärka prioriterade svaga samband.

Sidan 40, punktlistan: "Utvidga uppföljning av miljöövervakning och uppföljning av att åtgärder vidtas." Miljöövervakning innebär uppföljning av miljötillståndet, detta är därför en ologisk formulering. Förslag på ny formulering:

Utvidga miljöövervakningen samt uppföljningen av att åtgärder vidtas.

Etappmål: Ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald

Etappmålet omfattar livsmedel och varor som staden köper in. Miljöförvaltningen kan konstatera att varor nämns i mycket begränsad omfattning i den efterföljande texten och det saknas därför underlag i texten som stödjer målet i sin helhet.

Sidan 41, tredje stycket: Texten som tar upp vikten av att minska matsvinnet är inte relevant under detta etappmål, eftersom det redan ingår under målet *Ett resurssmart Stockholm*, etappmålet *Minskad resursanvändning och klokare konsumtion*. Det är viktigt för uppföljningen och kommunikationen att etappmålen blir tydligt uppdelade. I detta stycke bör även begreppet "näraproducerade" läggas till som även inkluderar djurhållning samt bearbetade varor. Detta begrepp används i stadens budget. Förslag på ny formulering av hela stycket:

För att nå målet om ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald ska staden arbeta för att öka den interna kunskapen och medvetenheten om vikten av att konsumera livsmedel som är närodlade och näraproducerade, gynnar naturbete och/eller är miljömärkta.

Etappmål: Förbättrad vattenkvalitet i stadens sjöar, vattendrag och kustvatten

Sidan 42, sista stycket: här konstateras att ca 25 procent av Stockholms vattenförekomster uppnår god ekologisk status och cirka 15 procent god kemisk status. Länsstyrelsen håller nu på att uppdatera klassningarna varför dessa siffror kan komma att ändras under 2020.

Indikatorer och uppföljningsansvar

Förvaltningen föreslår följande ändringar av en av de föreslagna indikatorerna:

Ursprungligt förslag: "Andel exploateringsprojekt som gör relevant grönytekomensation vid ianspråktagande av mark i områden med ekologiska och rekreativa värden"

Förvaltningens förslag:

Andel enskilda exploateringsprojekt där ekologiska kompensationsåtgärder genomförs

Kommentar: Förvaltningen föreslår en annan formulering enligt ovan med fokus på enbart ekologisk kompensation, inte rekreativa värden. Naturvårdsverkets definition av ekologisk kompensation kan användas.

Följande indikatorer kan utvecklas under programperioden men ska inte inkluderas i miljöprogrammet under denna programperiod då det kommer att dröja flera år innan data kan erhållas:

- ”Andel prioriterade naturvårdsytor som sköts enligt rekommendationer”
- ”Antal ekologiska förstärkningsåtgärder som påbörjas/genomförs”

Följande indikator föreslås utgå eftersom det krävs omfattande provtagning och metodutveckling för att kunna följa upp indikatorn:

- ”Mängd mikropåsar i stadens vattenförekomster”

Mål: Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Målet om *Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö* omfattar två etappmål för programperioden:

- Minskad exponering av kvävedioxid och partiklar för stadens medborgare
- Minskat omgivningsbuller

Övergripande synpunkter

Förvaltningen anser att detta avsnitt i förslaget till miljöprogram i huvudsak är bra.

I den inledande texten för målet på sidan 46, andra stycket, sista meningen, finns dock en formulering som behöver förtydligas: ”Staden har också ett ansvar för att öka kunskapen kring hälsoeffekterna av dubbdäcksanvändning och körsätt genom exempelvis informationskampanjer. Förvaltningen föreslår följande formulering:

Staden har också ett ansvar för att öka kunskapen om luftföroreningarnas hälsoeffekter orsakade av dubbdäcksanvändning och bilars avgaser genom exempelvis informationskampanjer. Dubbdäck och körsätt är dessutom exempel på faktorer som påverkar både luft- och bullersituationen och där åtgärder kan ge positiva effekter inom båda dessa områden.

Etappmål: Minskad exponering av kvävedioxid och partiklar för stadens medborgare

Den inledande målbildstexten som beskriver etappmålet behöver korrigeras och förtydligas.

Nuvarande formulering: ”Etappmålet innebär att exponeringen för skadliga halter av kväveoxid i luften ska minska under programperioden. För att minska halterna av kvävedioxid så måste utsläppen från vägtrafiken minska ytterligare och staden har en viktig roll i att begränsa den typen av trafik som genererar utsläpp.”

Förvaltningen föreslår följande formulering:

Etappmålet innebär att exponeringen för skadliga halter av kvävedioxid och partiklar i luften ska minska under programperioden. För att minska halterna av

kvävedioxid och partiklar så måste utsläppen från vägtrafiken minska ytterligare och staden har en viktig roll i att begränsa den typen av trafik som genererar utsläpp.

Förvaltningen anser vidare att första stycket på sidan 47 behöver förtydligas, och föreslår följande formulering:

Efter 2020 måste kraven för Euro VI uppfyllas för att få framföra tunga fordon inom miljözonen. Fler kontroller och bättre efterlevnad av miljözonsreglerna skulle leda till en minskning av utsläppen.

I förslaget till etappmål görs en koppling till *Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholm* vilket är mycket bra.

Ett nytt reviderat åtgärdsprogram kommer att tas fram under 2020-2021 av Länsstyrelsen i samverkan med Stockholm och övriga berörda. Förvaltningen anser att detta även bör framgå av miljöprogrammet.

Etappmål: Minskat omgivningsbuller

På sidan 48 ges exempel på åtgärder i punktform för att nå etappmålet under programperioden. Förvaltningen har följande förslag till ändringar/kompletteringar, i kursiv text:

”Använd ljuddämpande arkitektur vid stadsbyggnad”. Detta är ett otydligt begrepp, förslag till ny formulering:

Använd absorberande material och gröna lösningar vid stadsbyggnad.

”Förbättra befintliga bullerskyddsskärmar”, ... *samt bygg nya skärmar där det ger erforderlig effekt och kostnaden kan motiveras.*

”Ökat fokus på åtgärder vid källan”, *såsom mindre bullrande vägbeläggning.*

”Elektrifiering av transportsektorn”. Förvaltningen anser att denna åtgärd inte kommer ge någon effekt under programperioden. Men på sikt ger ökad elektrifiering positiva bullerreducerande effekter

Indikatorer och uppföljningsansvar

Förvaltningen anser att det är bra att trafiknämnden har uppföljningsansvaret för etappmålet ”Minskad exponering av kvävedioxid och partiklar för stadens medborgare”. Förvaltningen anser även att föreslagna indikatorer för detta etappmål är bra. Normer och mål som valts som indikatorer är de som är svårast att uppfylla.

Förvaltningen har inga synpunkter på att uppföljningen av etappmålet ”Minskat omgivningsbuller” ligger hos trafiknämnden med stöd av miljö- och hälsoskyddsnämnden. Här kan nämnas att miljöförvaltningen även ansvarar för en samlad uppföljning av åtgärdsprogrammet för omgivningsbuller där betydligt fler åtgärder årligen följs upp.

Mål: Ett giftfritt Stockholm

Målet om *Ett giftfritt Stockholm* omfattar ett etappmål för programperioden:

- Minskade nivåer av skadliga ämnen i varor och kemiska produkter

Etappmål: Minskade nivåer av skadliga ämnen i varor och kemiska produkter

Förvaltningen anser att etappmålets formulering är otydlig. Man kan möjligen prata om nivåer av ämnen i miljön, men i varor och produkter är det bättre med ”*minskad förekomst*”, vilket därför föreslås.

Den inledande texten om etappmålet på sidan 50 innehåller meningen: ”Under programperioden ska antalet kemiska produkter som innehåller utfasningsämnen i stadens verksamheter reduceras med över en tredjedel”.

Förvaltningen anser att formuleringen ”... *reduceras med minst en tredjedel*...” vore bättre.

Samma mening fortsätter ”... och kraven på miljöbedömning av kemiska produkter i bygg- och anläggningsprojekt ska öka avsevärt.”

Förvaltningen ser ingen anledning att särskilt lyfta ut kemiska produkter, även miljöbedömningen av *varor* bör öka. Uttrycket ”kraven på miljöbedömning” behöver förtydligas – syftar det på att fler varor och produkter ska vara bedömda eller att bedömningen ska göras utifrån högre krav? Förvaltningens uppfattning är båda; färre som inte är bedömda, färre som har bedömningen undviks, fler som har bedömningen rekommenderas. Frågan är också om ordet ”avsevärt” tillför något i sammanhanget om det inte preciseras, så som gjordes i förslaget till målvärden för indikatorerna som lämnades från målanalysgruppen efter att ha förankrats med berörda förvaltningar och bolag (se nedan).

Det finns ett behov av att förtydliga skillnaden mellan det långsiktiga målet *Giftfritt Stockholm*, som handlar om förekomsten i miljön och människors exponering, och etappmålet som handlar om användningen av kemikalier i samhället. Förvaltningen föreslår därför att i stycket på sidan 50 som börjar med ”Genom lagstiftning...” görs ett tillägg med en avslutande mening:

Att nå målet om ett giftfritt Stockholm kommer att ta tid, eftersom ämnena finns kvar i miljön under lång tid. På kortare sikt kan däremot användningen av farliga ämnen minska.

På sidan 50 nämns också *Stockholms stads kemikalieplan 2014-2019*.

Förvaltningen anser att det är bättre att inte skriva ut årtal, eller att istället skriva 2020-2023 som är den programperiod som föreslås i den nya kemikalieplanen som är på väg upp för beslut i kommunfullmäktige. Det vore olyckligt om programmet refererade till en plan som inte längre gäller.

I punktlistan på sidan 51, tredje punkten, har förvaltningen följande synpunkter: Det bör förtydligas att även anläggningsvaror ska dokumenteras, samt att formuleringen ”med hjälp av bland annat” är olämplig eftersom förvaltningen anser att det inte är något annat som ska användas.

Förvaltningens förslag:

Dokumentera de kemiska produkter samt bygg- och anläggningsvaror som används i stadens verksamheter, med hjälp av Chemsoft och Byggvarubedömningen.

Indikatorer och uppföljningsansvar

Förvaltningen kan konstatera att de tillägg och redigeringar angående indikatorerna för byggmaterial som har kommunicerats i arbetet med att ta fram miljöprogrammet,

inte har kommit med i det slutliga förslaget. Redigeringarna och tilläggen är förankrade med berörda bolag och förvaltningar och bör därför formuleras enligt följande:

Bygg: andel av stadens förvaltningars och bolags slutförda nybyggnations- och ombyggnationsprojekt där varor och kemiska produkter är miljöbedömda och dokumenterade i Byggvarubedömningen.

Bygg: andel av stadens förvaltningars och bolags förvaltningsramavtal där krav har ställts i upphandling på att kemiska produkter och varor ska vara miljöbedömda och dokumenterade i Byggvarubedömningen och som följts upp genom stickprov

Kommentar: Förslaget att dela upp bygg/anläggning respektive ny-/ombyggnad/förvaltning trots att alla indikatorerna egentligen mäter samma sak beror på att de olika typerna av projekt/avtal har olika förutsättningar att klara kravet på bedömning och dokumentation. Målanalysgruppen föreslog därför olika målnivåer för de olika indikatorerna som tar hänsyn till de olika förutsättningarna hos olika aktörer, och förvaltningen föreslår att dessa presenteras i miljöprogrammet. Alternativet är att sätta ett genomsnittligt målvärde, men då kommer vissa nämnder och styrelser ha svårt att nå detta mål, medan andra överskrider det, bara beroende på att de har helt olika förutsättningar.

Under den senaste perioden har indikatorn ”antal av X utvalda ämnen som uppvisar sjunkande eller oförändrade halter i slam” haft lydelsen ”antal av 15 utvalda ämnen som uppvisar sjunkande eller oförändrade halter i slam”. De 15 ämnen som har ingått har varit Bly, Kadmium, Kvicksilver, Koppar, Silver, Zink, Nonylfenol, DEHP, S:a PAH, BDE 209, Penta BDE, PFOS, Tributyltenn och Triclosan. Triclosan har de senaste åren legat under rapporteringsgränsen och föreslås därför utgå. Stockholm Vatten och Avfall AB arbetar kontinuerligt med att utveckla slamövervakningen. Förvaltningen föreslår därför att indikatorn tills vidare får lydelsen ”*antal av 14 utvalda ämnen som uppvisar sjunkande eller oförändrade halter i slam*” men att SVOA får tillfälle att eventuellt föreslå nya ämnen att inkludera innan beslut fattas i budget.

Indikatorn ”Andel av stadens upphandlingar inom prioriterade avtalsområden enligt kemikalieplanen som har inkluderat relevanta kemikaliekrav som även följts upp” bör kompletteras med ”...under året” för tydlighets skull.

Serviceämnden

Serviceämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2019 följande.

1. Serviceämnden beslutar att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Serviceämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 2 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till miljöprogrammet och dess utformning. Miljöprogrammet är enkelt att följa och varje mål knyter tydligt an mot FN:s Agenda 2030, Parisavtalet och EU:s ramverk liksom utvecklingen av de nationella miljömålen i Sverige.

Serviceförvaltningen anser att Miljöprogram 2020-2023 ger en god vägledning till hur staden tillsammans ska arbeta för att målen ska nås. Nya utvecklade arbetssätt avseende samverkan, innovation, inköp- och upphandling och kommunikation kan nyttjas som strategiska verktyg för öka måluppfyllelse.

Förvaltningen kommer genom att fortsätta ställa långtgående krav i centralupphandlingar kunna påverka de lång- och kortsiktiga målen i miljöprogrammet. Inom flera kategorier av inköp är staden dessutom en så stor köpare att det finns goda möjligheter att påverka leverantörsmarknaden i en viss riktning, som också kommer stockholmarna som konsumenter till del.

När det gäller etappmålet *Ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald* har förvaltningen ett uppföljningsansvar. Det är en skillnad mot förra miljöprogrammet där förvaltningen hade ett uppföljningsansvar för två delmål.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 januari 2020 följande.

Socialnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar till kommunstyrelsen på remiss om Miljöprogram för Stockholm 2020-2023.

Reservation anfördes av Alexandra Mattsson Åkerström m.fl. (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Karin Gustafsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Linnéa Vinge (SD), *bilaga 1*.

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 27 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Staden och världen står inför stora miljöutmaningar. Förvaltningen ställer sig bakom förslagen i programmet och instämmer i vikten av samverkan med omvärlden för att nå en global hållbar utveckling. Det är positivt att miljöprogrammet förankrar sina mål i Agenda 2030 målen samt inarbetas i stadens integrerade ledningssystem ILS.

Programmet är gediget och överskådligt men skulle också med fördel kunna framställas i kortform för att få större genomslagskraft och göra det möjligt för fler att läsa och förstå.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Ulf Walther m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Jonas Santesson m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Madeleine Kaharascho Fridh (Fi), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret anser att förslaget till nytt miljöprogram är bra och väl genomarbetat. Ambitionen är hög och det är positivt med en inriktning som syftar till att ta helhetsgrepp kring styrningen av miljö- och klimatfrågorna.

Stadsbyggnadsnämnden berörs av flertalet etappmål och har tillsammans med andra nämnder ansvar att bidra till genomförandet. Nämnden förslås inte ha ett samlat uppföljningsansvar för något av etappmålen. Kontorets bedömning är att genomförandeansvaret kan innebära att åtaganden, aktiviteter och nämndindikatorer kan behöva utvecklas under programperioden.

I miljöprogrammets inledande avsnitt framhålls att respektive nämnd utifrån miljöprogrammet ska formulera en miljö- och klimathandlingsplan för verksamheten vid sidan av verksamhetsplanen. Tanken är god, men kontoret ser risk för dubbelarbete med en sådan parallell process. Momentet skulle med fördel kunna samordnas med och ingå i verksamhetsplanen då arbetet och rapporteringen ändå ska integreras i den. I målområdet för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 lyfts möjligheter till utvecklad teknik och affärsmodeller särskilt fram. För att nå etappmålet om minskade växthusgasutsläpp nämns även att stadsplanering kan bidra till exempelvis transporteffektivitet samt ökat resande med cykel. Det är positivt men kontoret anser att det tydligare skulle kunna lyftas fram vad staden kan styra genom planmonopol och markägande för att åstadkomma en stad som är utformad för att möjliggöra låg resursanvändning och minskade växthusgasutsläpp. Det kan exempelvis handla om hur staden utformas för att underlätta hållbara val av mobilitet men också för att skapa närhet och möjliggöra för stadens invånare att inte behöva resa för att klara vardagens behov.

För omställning till ett fossilfritt Stockholm är det också positivt med elektrifiering av transportsektorn och ökad tillgång till förnybara bränslen. Med dessa åtgärder framgår av miljöprogrammet att vägtrafiken inte behöver ”minska i samma

omfattning”. Kontoret anser att det är viktigt att fortsätta uppmuntra till minskat bilåkande för att minska problemen med trängsel, buller och partiklar. Det behövs inte minst för att det ska vara möjligt att uppnå stadsbyggnadsmålen i översiktsplanen med fler bostäder, minskade barriärer och goda offentliga miljöer samt en attraktivare stad som helhet.

Byggande och drift av byggnader tas också upp som en viktig aspekt för minskade växthusgasutsläpp. Det föreslås att ”staden på längre sikt ska kunna ställa klimatkrav vid nyproduktion av byggnader och anläggningskonstruktioner”. Kontoret menar att det är positivt och att det redan idag går att ställa sådana krav samt är möjligt att bygga med låg livscykelkostnad och hög energieffektivitet.

Beträffande målet om en fossilfri organisation anser kontoret att betydelsen av att stadens verksamheter efterlever en ambitiös respolicy för tjänsteresor är en viktig aspekt.

Vad gäller det nya målområdet klimatanpassning så är det positivt att staden eftersträvar en målbild där Stockholm ska utvecklas till en stad som är väl förberedd att kunna hantera konsekvenserna av ett förändrat klimat. Betydelsen av strategisk stadsplanering lyfts fram i sammanhanget. Det är bra, men enligt kontoret bör även vikten av en långsiktig investeringshorisont läggas till och framställas som centralt för måluppfyllelsen. Miljöprogrammet beskriver hur klimatanpassning som sakfråga spannar över organisationsgränser och geografiska gränser och är en relativt ny fråga för staden. Kontoret instämmer i att utvecklad intern samverkan är av stor vikt. Förutom detta bör det framgå att det finns behov av att klargöra ansvarsfrågor och rådighet för olika delar av klimatanpassningsarbetet.

Eftersom staden inte ensamt kan ansvara för att hantera konsekvenserna av ett förändrat klimat är det bra att behovet av samverkan med regionala aktörer, grannkommuner med flera lyfts fram. Kopplat till detta föreslår kontoret att staden bör överväga att ta fram framtidsbilder för hur Stockholm kan tänkas fungera år 2100 vid 1,5 - 2,0 samt 3,0 graders uppvärmning. Detta för att öka förståelsen för de sårbarheter och den påverkan på stadens olika system och funktionalitet som kommer att öka när klimatförändringarna blir mer påtagliga. Motsvarande scenarier har tagits fram exempelvis i Paris och används i kommunikation med övriga parter i samhället som behöver samverka för att få till stånd nödvändiga investeringar.

För målet om ett resurssmart Stockholm är ett av etappmålen att nå minskad resursanvändning och klokare konsumtion, vilket även är i fokus för stadens nämnder och bolag. För minskad resursanvändning vill kontoret gärna lyfta fram möjligheten att också ge genom-förandeansvar för aktörer som verkar i processer som kan leda till ökad delning av lokaler eller planer för olika ändamål.

Målområdet för biologisk mångfald innehåller formuleringar som ”hög biologisk mångfald” samt att ”tillkommande bebyggelse bidrar till att öka den biologiska mångfalden”. Kontoret anser att formuleringarna är vaga och kunde förtydligas. En precisering av målbilden bör göras i den handlingsplan för biologisk mångfald som miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått i uppdrag av kommun-fullmäktige att ta fram och som beräknas läggas fram våren 2020.

Vidare konstaterar kontoret att den blåa och gröna infrastrukturen i förslaget till miljöprogram beskrivs som ett nätverk av livsmiljöer, strukturer, naturmiljöer och anlagda element. Denna beskrivning överensstämmer inte med översiktsplanen, där beståndsdelarna i denna infrastruktur benämns kärnområden, spridningszoner och livsmiljöer. Dessa olika beståndsdelar finns också kartlagda. Det är olyckligt att använda olika beskrivningar och begrepp för samma sak i de två styrdokumenterna. Kontoret föreslår även att begreppet multifunktionell ses över till förmån för begreppet mångfunktionell, då båda begreppen förekommer i programförslaget.

Beträffande målet om en frisk och god ljudmiljö uppfattar kontoret att förbättringsförslag och förslag om stärkt samverkan främst är riktade mot befintliga bebyggelser och miljöer. Även något om nybyggnation skulle kunna vara lämpligt att tillföra.

Då det gäller målet om giftfri miljö och etappmålet minskade nivåer av skadliga ämnen konkretiseras åtgärder i stadens kemikalieplan, handlingsplan för mikroplatser samt handlingsplan för god vatten-status. Kontoret anser att det bör utvecklas möjligheter i det fort-satta åtgärdsarbetet att förutom miljömässiga aspekter även hantera gestaltningsrelaterade perspektiv, exempelvis för byggmaterial. Bland annat finns osäkerhet kring hur behovet av rening av dagvatten från tak- och fasadmateriäl ska säkerställas i de fall där materialen innehåller och kan urlaka förorenande ämnen.

Avslutningsvis anser kontoret att barnperspektivet skulle kunna stärkas. Exempelvis kan det i målområdet för frisk luft och god ljudmiljö framkomma att barn är särskilt känsliga för påverkan. Att människors hälsa utvecklas i en hållbar riktning startar med barnens möjlighet till hälsofrämjande miljöer.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2020 följande.

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

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Malin Ericson (Fi), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Nedan följer kontorets övergripande kommentarer på miljöprogrammets innehåll. Därefter redovisas kontorets synpunkter i anslutning till vart och ett av de sju målområdena, i huvudsak inriktat på de etappmål som berör kontorets verksamhet.

Kontoret anser att föreliggande förslag till miljöprogram sätter ambitiösa mål för stadens miljöarbete, och instämmer i att målen ställer högre krav på utvecklade arbetssätt. Flera av de uppsatta målen är helt beroende av intern och extern samverkan för att kunna uppfyllas, varför kontoret ser särskilt positivt på att miljöprogrammet lyfter fram det som ett av de viktiga strategiska verktygen. Således välkomnar kontoret det utvecklade arbetssättet med strategiska verktyg som samverkan, innovation, inköp och kommunikation för att uppnå ökad måluppfyllelse.

Trafikkontoret delar bilden av att städer behöver gå före och leda vägen för att uppnå klimatpositiva samhällen. Programmet kan dock bli ännu tydligare med att engagemanget från de regionala aktörerna är minst lika viktigt för att målen ska uppnås. Samverkan omnämns som ett av de strategiska verktygen för måluppfyllelse, men kontoret anser att det kan genomsyra målanalyserna ännu tydligare. För att uppnå målen behöver staden utveckla ett nära samarbete med regionala aktörer, näringslivet och akademi.

Miljöprogrammet är brett och täcker in många målområden inom miljö snarare än att prioritera mellan dem. Varje målområde inrymmer dessutom flera delområden, vilket innebär att programmet blir övergripande. Programmet skulle med fördel kunna bestå av ett färre antal konkreta mål, vilket hade tydliggjort prioriteringarna av de allra viktigaste miljöutmaningarna, samtidigt som styrkraften, genomförbarheten och möjligheten till uppföljning hade ökat.

I slutet av avsnittet om genomförande och uppföljning står det att varje nämnd utifrån stadens miljöprogram och klimathandlingsplan ska ta fram en egen miljö- och klimathandlingsplan vid sidan av nämndens verksamhetsplan. Trafikkontoret önskar ett förtydligande kring vad det innebär för få en bättre förståelse för vad som förväntas, till exempel om den ska innehålla konkreta aktiviteter eller vara mer på en övergripande nivå.

Programmets status i förhållande till andra styrdokument i staden skulle kunna förtydligas. Det nämns att programmet inte ska ge ange några konkreta åtgärder, men samtidigt ges många exempel på åtgärder både i löptexten och i slutet av varje delmål. Detaljeringsgraden och omfattningen på dessa åtgärdsförslagen är. Det finns även en risk att nämnder och bolagsstyrelser gör olika tolkningar av vilka förväntningar som finns på genomförande av exempelåtgärderna.

För att öka dokumentets tillgänglighet hade det med fördel kunnat kompletteras med en ordlista eftersom det förekommer många facktermer i dokumentet som stockholmarna inte nödvändigtvis är insatta i.

Trafikkontoret anser att det för vissa åtgärdsförslag behöver finnas ett tydligare resonemang om vad de innebär för verksamheterna och vilka utmaningar de kan leda till. Ett exempel är ökade miljökrav i upphandlingar som på kort sikt kan innebära färre och/eller dyrare anbud, vilket av budgetskäl kan begränsa antalet upphandlingar där en förvaltning kan ställa skärpta miljökrav. Det är därför viktigt att stadens upphandlande förvaltningar och bolag samordnar detta arbete.

1. Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Trafikkontoret ställer sig positivt till att staden flyttar fram sina positioner. Utsläppen från vägtrafiken utgör en väsentlig del av de utmaningar som staden står inför för att bli fossilfri och klimatpositiv. För att uppnå etappmålet om minskade koldioxidutsläpp till högst 1,5 ton CO₂e per invånare behöver många aktörer samordnas och åtgärder behöver genomföras som ligger utanför stadens rådighet. Det innebär att måluppfyllelse är helt beroende av regional samverkan och att nya styrmedel och regelverk införs. Både utveckling av nya samverkansformer och introduktion av nya styrmedel tar tid, och anpassningen som behöver följas för att se resultat kan också dröja. Dessa grundläggande skeden är särskilt viktiga för hur framgångsrik måluppfyllelsen blir, vilket kontoret ser som en utmaning sett till den förhållandevis korta programperioden.

Regional och nationell trafik åker dagligen genom och till Stockholm, och mer än hälften av allt trafikarbete i staden utförs av trafikanter boendes i andra kommuner. En gemensam målbild för hela regionen blir därför avgörande för om Stockholm kommer uppnå sina högt ställda mål. Bebyggelse- och trafikplanering i andra kommuner har direkt påverkan på trafiken inom Stockholms stads gränser och det kan vara svårt för staden som ensam aktör att påverka biltrafikens utveckling regionalt. Därför ser kontoret att programmet kan bli ännu tydligare i att lyfta fram vikten av samverkan och samordning i hela regionen gällande fordonsflotta, bebyggelseplanering, kollektivtrafik och mobilitetstjänster.

De specifika åtgärder som föreslås för att uppnå detta etappmål finns beskrivna i förslaget till Stockholms stads klimathandlingsplan 2020-2023, som trafikkontoret besvarar i ett separat remissvar. Där görs en mer djupgående redogörelse för kontorets synpunkter på målet om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040.

2. En fossilfri organisation 2030

Trafikkontoret ställer sig positivt till de ambitiösa mål som föreslås inom detta område och delar bilden av att staden som organisation behöver gå före och ta sitt ansvar för att uppnå fossilfrihet. Ett önskemål från kontoret är att en analys görs av olika miljökrav för att påvisa dess konsekvenser. Exempelvis om det är mer effektivt att ställa ett enda stort krav mot att ställa ett flertal mindre krav. Flera mindre krav som inte har märkbart stor effekt på utsläppen skulle potentiellt sett dessutom kunna försvåra en upphandling. Trafikkontoret önskar således att det görs en konsekvensanalys gällande specifikt kravställning i upphandling, och att den utgör en grund till riktlinjer för staden för att säkerställa att rätt krav ställs och optimera vägen till en fossilfri organisation 2030.

3. Ett klimatanpassat Stockholm

Det är positivt att klimatanpassning fått ett eget målområde i detta miljöprogram och att ambitionen höjs för stadens arbete inom detta område. Trafikkontoret noterar att trafikkontoret fått både genomförande- och uppföljningsansvar för etappmålet om stärkt förmåga att hantera skyfall. Det är positivt att flera nämnder och bolag involveras i genomförandet av etappmålet och att vikt läggs på samverkan inom staden. Kontoret ställer sig dock frågande till varför inte Stockholm Vatten och Avfall också står angivet som ansvarigt för genomförande av etappmålet.

Trafikkontoret är i uppstartsfasen av att tillsammans med andra berörda aktörer i staden etablera en strategisk funktion för skyfall för att möta upp de behov som finns inom staden. Kontoret anser därför att målet och de åtgärdsförslag som presenteras kopplat till det är på en bra nivå utifrån utgångsläget att staden idag står inför utmaningen att introducera nya arbetssätt och växla upp skyfallsarbetet.

Kontoret ser positivt på etappmålet om att stärka stadens förmåga att hantera värmebölja. Gröna lösningar för klimatanpassning kan uppfylla funktioner för hantering av både skyfall och värmebölja genom ökad växtlighet som fångar upp vatten och samtidigt utgör en skuggande komponent i stadsmiljön.

4. Ett resurssmart Stockholm

Trafikkontoret ser positivt på målområdet och att stadens ambitioner höjs avseende organisationens egen resursförbrukning och -effektivitet. I övrigt har kontoret inga synpunkter på innehållet.

5. Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Trafikkontoret anser att det är positivt med ambitiösa mål för biologisk mångfald, sammanhängande ekosystem och förbättrad vattenkvalitet. För att uppnå målet är skydd och ändamålsenlig skötsel särskilt viktigt. Genom väl avvägda åtgärder kan vissa rekreativa och ekologiska värden återskapas eller ersättas i de fall oexploaterad mark tas i anspråk för bebyggelse. Utmaningen ligger i att skapa och bibehålla goda förutsättningar för livet i en växande stad och samtidigt främja en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning utan att viktiga miljövärden går förlorade.

Avseende etappmålet om biologisk mångfald önskar kontoret se en vidgad diskussion i staden kring invasiva arter, tillsammans med planer för bekämpning av dessa och hur massor kontrolleras för att minimera spridning.

Ytterligare en aspekt som trafikkontoret vill uppmärksamma är att det inte enbart är detaljplaneprocessen som påverkar den biologiska mångfalden, utan även andra processer. När staden bygger om gator, vid ledningsdragningar eller allmän upprustning av offentliga rum, påverkas den biologiska mångfalden också. För att uppnå måluppfyllelse anser kontoret att den biologiska mångfalden behöver beaktas i samtliga processer där den påverkas, och att det bör förtydligas i miljöprogrammet.

Det behövs även verktyg för att på ett smidigt sätt kunna utvärdera om ett projekt har beaktat eller stärkt den biologiska mångfalden, och följa upp miljöprogramsmålen. Ett exempel på ett potentiellt verktyg är Grönare Stockholms checklistor, som med fördel kan utvecklas för att inrymma flera aspekter inom målområdet och användas som indikator.

6. Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Trafikkontoret noterar att trafiknämnden fått genomförande- och uppföljningsansvar för de två etappmålen om minskad exponering av kvävedioxid och partiklar, och

minskat omgivningsbuller. Kontoret ser positivt på målområdet och de åtgärdsförslag som lyfts fram kopplat till de två etappmålen.

Trafikkontoret anser att regelefterlevnad och möjlighet att införa dubbdäcksavgifter är de viktigaste framgångsfaktorerna för att uppnå måluppfyllelse. Värt att nämna är att arbetet med revidering av åtgärdsprogrammet för luftkvalitet har påbörjats vilket kan påverka arbetet med frågan framöver.

Avseende etappmålet om minskat omgivningsbuller anser trafikkontoret att åtgärdsförslagen och indikatorerna är bra. För att uppnå etappmålet krävs ett fortsatt arbete med att utreda de metoder som tagits fram och inför implementering av åtgärder öka samverkan mellan stadens förvaltningar och synkronisera pågående och planerade projekt. På så sätt kan man redan vid planering av bullerdämpande åtgärder säkra att de också kommer att kunna genomföras, och inte förhindras av exempelvis bygglovsavslag.

Slutligen föreslår trafikkontoret att handboken ”Gröna lösningar för en bättre ljudmiljö” läggs till på sida 36 tillsammans med övriga styrdokument. Det är ett viktigt dokument som inte enbart gynnar åtgärdsarbetet för omgivningsbuller utan även stärker ekosystemtjänster, eftersom det beskriver effekter och ger konkreta rekommendationer för hur gröna lösningar kan utformas för att begränsa buller samtidigt som det stärker ekosystemtjänster i staden.

7. Ett giftfritt Stockholm

Trafikkontoret ser positivt på målområdet och anser att åtgärderna kopplat till måluppfyllelse är bra.

Kontoret efterfrågar ett förtydligande avseende Stockholms stads kemikalieplan, om förvaltningar och bolag förväntas använda Byggvarubedömningen eller om det även går bra att använda motsvarande system för bedömning av produkter. I kemikalieplanen är det formulerat som att det går bra att använda motsvarande system, men även där är det otydligt.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2020 följande.

1. Utbildningsnämnden godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Karin Lekberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Tina Kratz m.fl. (V), *bilaga 1*.

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Utbildningsförvaltningen ser överlag positivt på miljöprogrammets utformning, målsättningar och åtgärder. Förvaltningen konstaterar att arbetet med att nå delmålen, liksom implementering av programmet, ställer höga krav på förändrade arbetssätt såväl på skolorna som inom central förvaltning. I dag är många medarbetare på olika nivåer i organisationen ansvariga för arbetsuppgifter som påverkar miljömålen, och det finns ett behov av ökad samordning inom förvaltningen kring miljö- och klimatfrågorna. Det krävs också ökad kompetens inom klimat- och miljöområdet. Förvaltningen efterlyser därför stödfunktioner för miljö- och klimatarbetet från exempelvis stadsledningskontoret, serviceförvaltningen och miljöförvaltningen.

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm

Två av miljöprogrammets mål handlar om ett framtida fossilfritt och klimatpositivt Stockholm. Utbildningsnämnden föreslås få genomförandeansvar för bägge målen, främst genom minskad klimatpåverkan från konsumtion av livsmedel, samt minskad energianvändning. Förvaltningen har under flera år arbetat aktivt med insatser för att minska miljö- och klimatpåverkan inom olika områden. De områden som ligger närmast utbildningsförvaltningens verksamheter är skolmåltider, upphandling, skolskjutsar för elever samt vissa resor inom tjänsten. Förvaltningens synpunkter och förslag inom dessa områden redovisas närmare i ett separat tjänsteutlåtande avseende kommunstyrelsens förslag till "Klimathandlingsplan 2020–2023" (dnr 1.6.1-10167/2019).

Ett resurssmart Stockholm

Programmets målbild för ett resurssmart Stockholm handlar om minskad resursanvändning, ökad recirkulation och ökad resurseffektivitet i samband med byggprocesser. Områden inom nämndens ansvar som påverkas av krav på åtgärder för att nå målen är skolmåltider, upphandling, återbruk och avfallshantering. Förvaltningens medverkan i stadens arbetssätt för kategoristyrning inom upphandling och inköp är av central betydelse i arbetet med att nå målen inom detta område.

I arbetet mot målet om en ökad recirkulation är stadens återbrukscentrum Stocket av stor betydelse. För att återbruka i så stor utsträckning som möjligt har utbildningsnämnden i samband med verksamhetsplan 2020 beslutat att alla verksamheter som står inför nyanskaffning av möbler, inventarier och utrustning alltid ska kontrollera aktuellt utbud på Stocket återbruk och förvaltningens eget lager innan nyanskaffning görs. Beslut att inte återbruka ska motiveras.

Målet om en effektiv avfallshantering förutsätter inte bara förändrade arbetssätt, utan även att lokalmässiga förutsättningar finns för en källsortering som lever upp till miljöprogrammets högt ställda krav. Det är därför angeläget att i samband med ombyggnation och nyproduktion av skolor skapa goda förutsättningar för källsortering, såväl i anslutning till skolkök som andra ytor.

Ett Stockholm med biologisk mångfald

Programmets mål om en ökad biologisk mångfald berör främst utbildningsnämndens arbete med upphandling och inköp av livsmedel. Stadens ”Strategi för god, hälsosam och klimatsmart mat” är styrande för förvaltningens arbete med upphandling och inköp av livsmedel. I strategin betonas en rad åtgärder som också har en positiv inverkan på den biologiska mångfalden. Förvaltningens samverkan med serviceförvaltningen kring livsmedelsupphandlingar är av avgörande betydelse för att uppnå målen i strategin. Förvaltningen arbetar aktivt med kompetens-utveckling för skolmåltidspersonal med fokus på att minska matens klimatpåverkan och öka andelen ekologiska livsmedel.

Ett giftfritt Stockholm

Målet om ett giftfritt Stockholm berör utbildningsnämndens arbete med giftfria miljöer i skolan, minskade gifter i upphandlade produkter, liksom dokumentation av kemiska produkter genom Chemsoft och Byggvarubedömningen. Förvaltningens synpunkter och förslag inom dessa områden redovisas närmare i ett separat tjänsteutlåtande avseende kommunstyrelsens förslag till ”Stockholm stads kemikalieplan 2020–2023” (dnr 1.6.1-9942/2019).

Konsekvenser för barn och barnets rättigheter

Förvaltningen konstaterar att programförslaget saknar en barnkonsekvensanalys. Förvaltningen har inte heller gjort någon egen bedömning av programmets konsekvenser för barn eller barnets rättigheter.

Äldrenämnden

Äldrenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 januari 2020 följande.

1. Äldrenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Reservation anfördes av Mirja Räihä m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Robert Mjörnberg m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Leif Söderström (SD), *bilaga 1*.

Äldreförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 3 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Äldreförvaltningen ställer sig bakom Stockholms stads Miljöprogram för 2020-2023 och den ytterligare integrering i stadens ordinarie styrdokument som föreslås.

I stadsledningskontorets tjänstutlåtande Miljöprogram 2020-2023 för Stockholms stad uppmanas stadens förvaltningar och bolag att inarbeta programmet i verksamhetsplanerna för 2020. Eftersom inte beslut var fattat om Miljöprogrammet då respektive nämnd tog beslut om verksamhetsplanen förväntar sig inte äldreförvaltningen att några betydande förändringar i programmet kommer att göras. Remissvaret är därmed fokuserat på de etappmål som äldreförvaltningen har ett delat ansvar för. Principen att program av denna typ inarbetas i stadens ordinarie målstruktur och inte i separata dokument anser äldreförvaltningen gör att frågan hålls levande.

Äldrenämnden är delansvarig för etappmålet Minskad klimatpåverkan från konsumtionen. Etappmålet innebär att de konsumtionsbaserade klimatutsläppen behöver minska. Staden är en upphandlande myndighet som kan påverka konsumtionens klimatpåverkan genom kravställande i inköpsprocessen.

Äldreförvaltningens resande utanför Sverige är ytterst begränsat och inom Sverige sker resor med andra färdmedel än flyg, i första hand tåg.

Enligt Naturvårdsverket står livsmedelskonsumtionen för cirka 20 procent av den nationella klimatpåverkan, beräknat ur ett konsumtionsperspektiv. Under programperioden kommer staden att införa verktyg för att beräkna, följa upp och minska klimatpåverkan från inköp av livsmedel och måltider. I denna del kan äldreförvaltningen vara en samarbetspartner för kommunstyrelsen, miljö- och hälsoskyddsnämnden och andra berörda förvaltningar. Särskilt som detta har bäring på förvaltningens arbete med en ny Mat- och måltidspolicy och satsningen på projektet Matlyftet.

Äldreförvaltningens huvudsakliga ansvar inom Agenda 2030 gäller målet "Ingen hunger" men förvaltningen ska även bidra till en ekonomisk, miljömässig och socialt hållbar stad, vilket stämmer väl med målsättningen i Miljöprogrammet.

Överförmyndarnämnden

Överförmyndarnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2020 följande.

1. Som svar på remissen hänvisar överförmyndarnämnden till förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Kenan Parlak (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Björn Sjöberg (S), *bilaga 1*.

Överförmyndarförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 13 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad omfattar många, vitt skilda verksamheter som alla på olika sätt och i olika hög grad påverkar och kan påverka sitt miljö- och klimatavtryck. Stockholms ambitioner är och måste vara höga i arbetet för en bättre miljö i alla dess aspekter, inkluderat påverkan på klimatet. Stadens olika förvaltningar har ett stort ansvar att bedriva ett angeläget miljöarbete, några kanske mer än andra i frågor som rör trafik, nybyggnation, vatten och avlopp, sophantering och återvinning, tillsyn över miljöfarliga verksamheter och så vidare. Med det nya programmet lägger staden fast en fortsatt ambitiös inriktning för detta arbete. Överförmyndarförvaltningen har inget att erinra mot programmets inriktning och de åtgärder som föreslås där.

Överförmyndarförvaltningens verksamhet är helt och hållet administrativ, är en av stadens minsta förvaltningar och finns samlad i Vällingby, i en kontorslokal hyrd av Svenska Bostäder. Även en administrativ verksamhet påverkar givetvis miljön med sin användning av papper, kontorsmateriel, toners, städmaterial, inköp av möbler och textilier, resor, energianvändning, avfallshantering etcetera. Förvaltningen kan och ska därför, utifrån sina förutsättningar, bidra till att staden når sina mål för miljön och klimatet. Så sker redan, men det finns givetvis alltid ett utrymme för att ta ytterligare steg framåt. Överförmyndarnämnden omnämns inte specifikt i förslaget till nytt miljöprogram, men berörs tillsammans med stadens övriga nämnder av etappmålen om effektiv energianvändning, minskad resursanvändning och klokare konsumtion, ökad recirkulation av materiella resurser och minskade nivåer av skadliga ämnen i varor och kemiska produkter. Inom dessa områden ska aktiviteter tas fram.

För att staden ska nå framgång i sitt miljöarbete krävs enligt förvaltningens uppfattning en än högre kunskaps- och medvetandenivå bland stadens anställda liksom hos stockholmarna i gemen. Här bör staden kunna göra en insats genom ett strategiskt, medvetet och långsiktigt kommunikationsarbete såväl internt som gentemot stadens invånare och besökare. Slutligen vill förvaltningen understryka att miljöprogrammet bör utvecklas och i än högre grad anpassas till nämndernas olika verksamheter och grader av miljöpåverkan. Förvaltningen menar att det till exempel kan ifrågasättas om det är rimligt att överförmyndarnämndens samtliga mål, där flertalet specifikt rör gode män och förvaltare och förvaltningens tillsyn över dessa, ska kopplas till miljöprogrammet.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2020 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remiss om miljöprogram 2020-2023 och anför därutöver följande:

Vi i den grönbå majoriteten ser mycket positivt på att Stockholm får ett nytt ambitiöst miljöprogram. Vi ser också positivt till att respektive nämnd ska formulera en miljö- och klimathandlingsplan för verksamheten på sidan om

verksamhetsplanen. Det är vidare bra att varje nämnd får i ansvar att ta fram relevanta mål och åtgärder.

I arbetet med att formulera en miljö- och klimathandlingsplan, samt att ta fram mål och åtgärder, krävs det en god samverkan mellan miljöförvaltningen och stadsdelarna. Varje stadsdel behöver ha egen kompetens inom miljö- och klimatområdet och därtill är det positivt om miljöförvaltningen ger stöd i arbetet. Till exempel kan miljöförvaltningen med fördel ta fram mallar och instruktioner om hur lokala koldioxidbudgetar och miljö- och klimathandlingsplaner ska se ut. Detta skulle resultera i en likformighet i stadsdelarnas miljöarbete.

2. Omedelbar justering.

Reservation anfördes av Johan Heinonen m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Lillemor Samuelsson m.fl. (V), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Bromma stadsdelsförvaltning tycker att det är bra med ett övergripande program för alla stadens miljömål. Hållbar utveckling är mer än bara klimatåtgärder vilket framgår av programmet. Det är också bra att miljöprogrammets mål är förankrade i Agenda 2030, vilket bidrar till att ge åtgärderna mer tyngd.

Stockholms miljöprogram 2030 har ett brett angreppssätt mot de olika miljöutmaningarna staden och världen står inför. Programmet är överskådligt men en förkortad lättläst populärversion är enklare att ta till sig. Det är viktiga frågor, men alldeles för många sidor att läsa. Programmet gör också hänvisningar till andra dokument som klimathandlingsplanen 2020-2023 samt kemikalieplanen 2020-2023.

Att luftpartiklarna PM10 behandlas i programmet är bra men stadsdelsförvaltningen saknar att inte PM2,5-partiklar också blir belysta i programmet. Dessa partiklar har en negativ påverkan på människors hälsa, särskilt på barn. PM2,5-partiklar är luftburna samt mindre i storlek och kommer från olika förbrännings- och industriprocesser.

Cirkulära processer för material är en mycket positiv åtgärd. Här kan exempelvis Stockholm Vatten och Avfall vara en starkt pådrivande aktör. Genom kampanjer från staden kan idén om cirkulära flöden påverka befolkningen i deras privatkonsumtion. Engagemang och ideella insatser av befolkningen kan bidra lika mycket som de åtgärder staden genomför.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2020 följande.

1. Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Veronica Palm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Hassan Jama m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Tobias Karlsson (SD), *bilaga 1*.

Ersättnyttrande gjordes av Lisa Palm (Fi), *bilaga 1*.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 16 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar ett paraplyprogram för alla stadens miljömål. Hållbar utveckling är mer än bara klimatåtgärder, något som detta program belyser.

Miljöprogrammet har en sammanhållande funktion över stadens andra miljö- och klimatrelaterade planer vilket ger en tydlighet och överskådlighet för förvaltningen. Genom programmet blir det också tydligt hur staden bidrar till nationella miljömål och de globala hållbarhetsmålen. Införlivandet av Agenda 2030 i miljöprogrammet lyfter de sociala dimensionerna i hållbarhetsarbetet och kan bidra till samverkan över gränser i stadens verksamheter.

Gällande framtagande av miljö- och klimathandlingsplaner ser förvaltningen ett värde i om detta arbete samordnades för en jämn och hög kvalitetsnivå på planerna. Miljö- och klimathandlingsplanerna bör sedan implementeras i ILS samt i respektive nämnds verksamhetsplan.

Vidare finner förvaltningen att det är av stor vikt att hitta en lösning för att samla alla aktuella styrdokument som faller under miljöprogrammet på en och samma plats. Som att till exempel skapa en sida på intranätet, gärna med en tydlig översikt över alla styrdokument. Idag saknas detta och det är svårt att veta vilka styrdokument som gäller och vissa dokument är svåra att hitta. Det är positivt att miljöprogrammet hänvisar till andra styrdokument som staden har men förvaltningen saknar hänvisning till miljöförvaltningens dokument "Rekommendation för konstgräs, gummigranulat och platsgjutet gummi" i förslaget.

Iden om mer cirkulära processer vad gäller material är en mycket positiv åtgärd. Att det kan ske genom exempelvis upphandling är också en bra målsättning. Just eftersom att staden upphandlar en så pass stor mängd varor och tjänster.

Förslaget om mer cirkulära processer vad gäller material kan konkretiseras ytterligare, exempelvis genom att föreslå en utfasning av diverse engångsartiklar inom verksamheter där det är möjligt. För att engagera befolkningen i miljö- och klimatarbete och för att iden om cirkulära flöden ska plockas upp av medborgarna i sin privatkonsumtion skulle ett tillägg kunna vara att staden i större utsträckning lanserar mer informationskampanjer.

De ekonomiska aspekterna saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Vidare behövs en tydligare koppling mellan centrala krav på åtgärder och finansieringsmöjligheter. Genomförandet av åtgärder för att uppfylla miljöprogrammets ambitioner kräver investeringar som förvaltningen idag har svårt att hitta finansiering till inom fastställda budgetramar. Förvaltningen föreslår att åtgärder som kan finansieras av klimatinvesteringsmedel breddas alternativt att ett nytt miljöinvesteringsmedel införs. Risken är annars uppenbar att miljöprogrammets ambition inte kan uppfyllas.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslagen kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till Miljöprogram för Stockholm 2020-2023.

Särskilt uttalande gjordes av Leif Söderström (SD), *bilaga 1*.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till de förändringar som gjorts i förslaget och att fokus främst ligger på klimatförändringar och resurshushållning. Ökad inriktning på att minska växthusgasutsläppen stämmer överens med målen i Parisavtalet. Att programmet även väger in de integrerade och odelbara målen i FN:s Agenda 2030 ökar dokumentets tyngd.

För att miljöprogrammet ska bli en produkt som används aktivt av stadens verksamheter anser förvaltningen att det är nödvändigt att en kortversion tas fram.

Miljöprogrammet är mycket ambitiöst och kräver att nya kontaktvägar och samverkansformer etableras med näringsliv, akademi och civilsamhälle för att målen ska kunna nås. För förvaltningen gäller även att lyckas med att sprida programmets innehåll till alla nivåer inom den egna organisationen så att samtliga involveras i miljöarbetet.

Miljöprogrammet är ett övergripande dokument med flera omfattande planer och strategier kopplade till programmet, som exempelvis klimathandlingsplan, kemikalieplan och handlingsplan för biologisk mångfald. Mängden dokument är stor

vilket gör att det är svårt att få en överblick över alla åtgärder som ska genomföras för att nå målen.

Det föreslås att nämnderna ska ta fram egna miljö- och klimathandlingsplaner utifrån Miljöprogrammet och Klimathandlingsplanen. Enligt förvaltningen är det bättre att införliva miljöprogrammets mål, indikatorer och aktiviteter i respektive nämnds verksamhetsplan. Stadsdelsnämnderna hade för ett antal år sedan i uppdrag att ta fram egna miljöhandlingsplaner med utgångspunkt från miljöprogrammet. Dessa planer visade sig vara överflödiga och kom inte till användning. Oavsett bedömer vi att vår förvaltning har ett behov av att kartlägga nuläge och identifiera prioriterade åtgärder med utgångspunkt från miljöprogrammet och alla dess underdokument.

Stadsdelsnämnderna har genomförandeansvar, tillsammans med andra nämnder och styrelser, för mål på kort och lång sikt. Flertalet åtgärder är möjliga att genomföra men kräver personella och ekonomiska resurser. Många av åtgärderna arbetar förvaltningen kontinuerligt med men miljöarbetet kan bli mer noga och konsekvent.

Exempelvis pågår naturvårdsskötsel med friställning av ekar på Farstanäset i samarbete med trafikkontoret, blomsterängar skapas för att öka den biologiska mångfalden, plantering av blommande buskar och träd görs för att gynna pollinerande insekter. Vid anskaffning av kontorsmöbler har Stockets återbruk använts vid ett flertal tillfällen under 2019. Förvaltningen arbetar med att införa matavfallsinsamling även vid verksamheter som inte har regelbunden måltidsverksamhet, exempelvis vid mötesplatser för seniorer. Förvaltningens resepolicy ska revideras och skärpas under 2020. Växtbäddar med biokol grävs ner där skyfallskartering visar risk för översvämning. Förvaltningens bilar minskar till antalet och byts ut till fossilbränsle fria.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 december 2019 följande.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och översänder det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation anfördes av Maria Ljuslin m.fl. (V) och Eva Fagerhem m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Henrik Åkerlund (SD), *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar ett paraplyprogram för alla stadens miljömål. Hållbar utveckling är mer än bara klimatåtgärder, något som detta program belyser. Det är positivt att miljöprogrammet förankrar sina mål i Agenda 2030-målen, något som bidrar till att åtgärderna får mer tyngd.

Miljöprogrammet 2020-2023 har ett brett angreppssätt mot de miljöutmaningar som staden och världen står inför. Programmet är lättöverskådligt men det skulle vara fördelaktigt att också producera en förkortad version av programmet i punktform. Frågorna är viktiga men det är troligt att inte många personer kommer läsa alla de 55 sidor som programmet består av. Speciellt med tanke på att det görs en del hänvisningar till andra dokument som exempelvis klimathandlingsplanen 2020-2023 och kemikalieplanen 2020-2023.

Att luftpartiklarna PM10 behandlas i programmet är bra. Dock så borde även PM 2,5-partiklar behandlas eller åtminstone belysas i programmet. Dessa partiklar har också en negativ påverkan på människors hälsa, speciellt för barn.

Idén om mer cirkulära processer vad gäller material är en mycket positiv åtgärd. Stockholm Vatten och Avfall AB kan vara starkt pådrivande här. Att det kan ske genom exempelvis upphandling är också en bra målsättning just eftersom att staden upphandlar en så pass stor mängd varor och tjänster. Förslaget kan konkretiseras ytterligare, exempelvis genom att föreslå en utfasning av diverse engångsartiklar inom verksamheter där det är möjligt. Här kan också aktivt kampanjande från stadens sida bidra till att idén om cirkulära flöden plockas upp av befolkningen i sin privatkonsumtion – det skulle vara ett bra tillägg. Rent allmänt kan staden ta ytterligare krafttag för att lansera mer informationskampanjer om miljö- och klimatarbete för att engagera befolkningen. Deras engagemang och personliga arbete kan bidra minst lika mycket som stadens åtgärder.

Vidare, eftersom staden belyser vikten av innovation för att bemöta många av de miljöutmaningar som finns är det fördelaktigt att arbeta med så kallade innovationsupphandlingar. Då finns det möjlighet att staden bryter ny mark och vågar satsa på ej beprövade – men ändå kanske fungerande – idéer från upphandlad aktör.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 följande.

1. Hässelby Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Hässelby Vällingby stadsdelsnämnd justerar beslutet omedelbart.

Reservation anfördes av Lisa Carlsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mohibul Ezdani Khan m.fl. (V), *bilaga 1*.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till det nya programförslaget som är ambitiöst och väl genomarbetat. Särskilt positivt är att även konsumtionens klimatpåverkan nu lyfts i miljöprogrammet. Stadens roll som upphandlande myndighet innebär stora möjligheter att ställa krav på tillverkare och leverantörer av varor, produkter och tjänster, med syfte att påverka produkt- och teknikutvecklingen för bättre alternativ utifrån de miljö- och klimatrelaterade målbeskrivningarna. De framtagna förslagen till miljö- och klimatmål är väl avvägda för det fortsatta utvecklingsarbetet i syfte att nå de nationella miljömålen och i förlängningen FN:s klimatmål enligt Parisavtalet samt de miljörelaterade målen i Agenda 2030. I miljöprogrammet bryts de föreslagna miljö- och klimatmålen ned till begripliga och uppföljningsbara etappmål för programperioden. Programmet lämnar också förslag till åtgärder och metoder för hur måloppfyllelse ska kunna uppnås, delvis i samverkan med näringsliv, akademi och civilsamhälle. Genomförande- och uppföljningsansvar har fördelats utifrån nämnders och bolagsstyrelser s rådighet över målen och pekar tydligt ut uppföljningsansvariga nämnder och bolag. Utformningen av det föreslagna miljöprogrammet innebär att miljöprogrammet blir ett av stadens grundläggande styrdokument i arbetet med att uppnå en hållbar stadsutveckling.

Förvaltningen anser att en svaghet i stadens nuvarande miljöarbete är att det idag inte sker något formellt samarbete mellan förvaltningar eller bolag om mål/etappmål i miljöprogrammet, annat än inom projekt som råkar ha bäring på miljöprogrammet. Om prioriterade miljö- och klimatmål i högre utsträckning lyfts fram som gemensamma uppdrag i stadens budgetprocess, kan verksamhetsplanering och investeringsplaner tydligare kopplas till miljöprogrammets mål med kort- och långsiktiga perspektiv. En formalisering av ett sådant samarbete borde öka effektiviteten genom att bra exempel delas, nya idéer skapas och med all sannolikhet ökar chanserna att stadens miljö- och klimatmål uppnås.

Vidare föreslår förvaltningen att utbildningsinsatser om stadens miljöprogram anordnas i tidigt skede av programperioden för verksamhetsansvariga politiker och tjänstemän. Integreringen av miljöprogrammet i beslut som gäller stadens verksamhetsutövning är en förutsättning för att intentionerna i detta mycket omfattande program ska bli möjliga att genomföra.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Reservation anfördes av Johanna Karlsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Monica Muro de Santa Cruz m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Max Almflod (SD), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till revideringen av Miljöprogrammet 2020-2023 och de ändringar som genomförts. Att miljöprogrammet har en sammanhållande funktion över stadens andra miljö- och klimatrelaterade planer ger en tydlighet och överskådlighet. Positivt är programmets tydliga koppling till Agenda 2030, de nationella miljömålen samt EU:s miljömål för varje etappmål.

Det reviderade programmet är ambitiöst med högt ställda mål. Nya dimensioner har lyfts som innovation och samverkan, inköpsprocessens roll och konsumtionens påverkan. Som påpekas i programmet har staden inte möjlighet att nå samtliga mål på egen hand utan det är nödvändigt med en utvecklad samverkan över nämnd- och bolagsgränser för ett effektivt genomförande och uppföljning. Miljöfrågorna är ofta komplexa och kräver bred kunskap inom miljöområdet, vilket inte alltid finns inom varje förvaltning. Förvaltningen ser att det finns behov av att miljöförvaltningen konkretiserar programmet till få men tydliga verktyg och aktiviteter som de olika förvaltningarna kan arbeta med.

Programmet är viktigt för att nå klimat- och miljömålen, men det kan med fördel kortas. Stadens förvaltningar och bolag har många olika handlingsplaner och program att ta hänsyn till.

Stadsdelsförvaltningarnas kärnverksamheter är skola, vård och omsorg. Medarbetarna har sin profession inom dessa sektorer. De är sannolikt likt övriga stockholmare intresserade av klimat- och miljöfrågor, men de är inte och kan inte heller förväntas bli miljöexperter. Det finns en stor risk att enskilda program med egna rutiner för uppföljning närmast blir kontraproduktiva. De blir ett intresse enbart för specialisterna; en miljösamordnare eller motsvarande. Implementeringen av miljöprogrammet måste därför så långt det är möjligt integreras i ILS-webb. En sammanhållen process förenklar styrningen, gör det lättare att följa arbetet över tid och möjliggör jämförelser inom och mellan förvaltningar och bolag.

Ett klimatanpassat Stockholm

Målet handlar om att Stockholm ska kunna hantera konsekvenserna av ett förändrat klimat. För delmålet om stärkt förmåga att hantera effekten av skyfall bör risken för översvämning inte endast bedömas i respektive detaljplan, utan även i till exempel fördjupad översiktsplan eller områdesplan. Detta för att få ett större perspektiv och förståelse för riskerna med skyfall.

För delmålet som avser stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja anser förvaltningen att grönytor bör lyftas fram mer, då de är avgörande för att kunna hantera mer extremt klimat. Bostadsmålet väger tungt i staden idag och grönska prioriteras ofta bort.

Krav om grönytefaktor bör alltid finnas där det byggs nytt. I utomhusmiljöer med hög risk för värmebölja eller skyfall kan det vara lämpligt att fokusera på att bygga in lösningar för att motverka just detta, istället för att fokusera på att bygga mångfunktionellt.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av Petra Gardos m.fl. (M), Maria Karlman Noleryd (L), Ludvig Hubendick (MP) och Christina Linderholm (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Victor Gustafsson m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Julian Kroon m.fl. (SD), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen framför följande:
Generellt

- Samtliga nämnder som har ansvar för ett etappmål bör följas upp med kvantifierbara indikatorer för vad som ska uppnås inom området. Annars finns det en risk för att arbetet med den aktuella frågan inte blir av.
- Då miljöfrågor ofta är komplexa och kräver kunskap inom miljöområdet, som inte alltid finns inom varje förvaltning, är det önskvärt att miljöförvaltningen konkretiserar programmet till tydliga verktyg och aktiviteter som de olika förvaltningarna kan arbeta med.
- Det är bra med den tydliga kopplingen till Agenda 2030, de nationella miljömålen samt EUs miljömål för varje etappmål i programmet.
- Det är välkommet med de förslag på indikatorer som är bifogade i programmet.

Ett klimatanpassat Stockholm

Stärkt förmåga att hantera effekten av skyfall

- Risken för översvämning bör inte endast bedömas i respektive detaljplan, utan även i t.ex. fördjupad översiktsplan eller områdesplan, för att få ett större perspektiv och förståelse för riskerna med skyfall. Annars är det lätt att

skyfallshanteringen prioriteras bort i detaljplanarbetet med motiveringen att frågan får lösas i en annan plan.

- Tidigare erfarenheter av skyfallshanteringsprojekt inom staden visar att det krävs en tydligare ansvarsfördelning mellan förvaltningar, vad gällande finansiering och utförande. En tydligare gränsdragning och ett förtydligande om vem som bär samordningsansvar är önskvärt, då samordningsarbetet också är resurskrävande.
- Det är viktigt att inte bara arbeta med stora projekt och lösningar; även mindre projekt kan ha stor betydelse.

Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja

Alla utomhusmiljöer behöver inte byggas mångfunktionella, där det exempelvis kan innebära stora risker med värmebölja eller skyfall kan det vara lämpligt att fokusera på att bygga in lösningar som motverkar just detta.

Bostadsmålet väger tungt i staden idag, grönska prioriteras ofta bort. Krav för exempelvis grönytefaktor bör alltid finnas där det byggs nytt.

Mål bör sättas inom området som går att kvantifiera, på samma sätt som indikatorerna för bostadsmålet, exempelvis andel grönyta i nytt område.

Synpunkter från råden

Norrmalms pensionärsråd har tagit del av ärendet men har inget ytterligare att tillföra i ärendet. Norrmalms råd för funktionshinderfrågor har tagit del av ärendet och är positivt till att staden har tagit fram föreslaget miljöprogram. Rådet har överlag svårt att se hur ett funktionshinderperspektiv kan lyftas in i programmet mer än att styrdokumentet i sig ska vara läsbart och tillgängligt för alla.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Benjamin Dousa m.fl. (M), Martin Michel (MP) och Pegah Afsharian (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Janina Fond (SD), *bilaga 1*.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till det nya miljöprogrammet och välkomnar den höjda ambitionsnivån för miljö- och klimatarbetet. Miljöprogrammets sammanhållande

funktion av stadens samtliga miljö- och klimatrelaterade planer ger en tydlig grund och visar hur staden kan bidra till både nationella och Agenda 2030:s globala hållbarhetsmål.

I verksamhetsplanen för Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd 2020 har aktiviteter arbetats in för att bidra till måluppfyllelsen av miljöprogrammet. I enlighet med miljöprogrammet ska även en lokal miljö- och klimathandlingsplan för Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd tas fram. I detta arbete ser förvaltningen ett behov av kompetenshöjande insatser och stöd från bland annat miljöförvaltningen och stadsledningskontoret för att miljöprogrammets ambitioner ska kunna uppnås.

Avseende lokaler som förvaltningen hyr för verksamheternas räkning ställs miljökrav, exempelvis avseende belysning och avfallshantering, vid omförhandling, nyförhandling samt i nya projekt. I övrigt har stadens bolag huvudansvaret för att säkerställa att miljö- och klimatsmarta lokaler.

Konsumtionens påverkan och vikten av resurshushållning för att nå miljömålen betonas i programmet. För att bidra till uppfyllelse av miljömålen kan förvaltningen ytterligare förbättra sitt arbete inom upphandling och inköp. På förvaltningen finns behov av kompensutveckling samt stöd och vägledning centralt för att säkerställa att beställare har den relevanta kunskapen om miljökrav.

Miljöprogrammets disposition är lättöverskådlig och heltäckande. Exempel på åtgärder och ansvariga för aktiviteter framgår tydligt. Däremot anser förvaltningen att hur samverkan inom staden ska ske är avgörande för miljöprogrammets genomförande. Det behöver tydligt framgå vilka nämnder eller bolag som är ansvariga för att prioritera och leda samordning av åtgärder för att effektivisera arbetet.

För att stadens egna verksamheter ska kunna gå före och visa vägen i arbetet för en klimatsmart och hållbar stad krävs utbildnings- och informationsinsatser för att öka medvetenheten om miljöfrågor bland stadens anställda.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 18 december 2019 följande.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Reservation anfördes av Tina Krantz m.fl. (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Monica Lövström m.fl. (S), *bilaga 1*.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till revideringen av Miljöprogrammet 2020-2023 och de ändringar som gjorts. Det ökade fokuset på klimatfrågan går i linje med

Parisavtalet och vikten av att begränsa utsläppen av växthusgaser. Kopplat till det har inköpsprocessens roll, konsumtionens påverkan och vikten av resurshushållning synliggjorts under flera prioriterade mål. Stadens gemensamma kategoristyrda upphandlingsarbete är en styrka i arbetet.

Införlivandet av Agenda 2030, och det faktum att de målen är odelbara, i miljöprogrammet lyfter de sociala dimensionerna i hållbarhetsarbetet och kan bidra till samverkan över gränser i stadens verksamheter. Arbetet med att göra Stockholm till en klimat- och kemikaliesmart stad kräver innovation och samverkan både internt och externt.

Att miljöprogrammet har en sammanhållande funktion över stadens andra miljö- och klimatrelaterade planer ger en tydlighet och överskådlighet för förvaltningen. Genom programmet blir det också tydligt hur staden bidrar till nationella miljömål och de globala hållbarhetsmålen.

Gällande författandet av miljö- och klimathandlingsplaner ser förvaltningen det som fördelaktigt om implementeringen av miljöprogrammet och tillhörande styrdokument sker i respektive nämnds verksamhetsplan samt det integrerade systemet för ledning och styrning (ILS) med kopplade KF indikatorer.

Förvaltningen har identifierat exempel på åtgärder under de flesta etappmål som är genomförbara med personella resurser och stöd från stadens fackförvaltningar samt i samverkan med stadens bolag. Vissa åtgärder kommer att behöva finansiering från centrala medelsreserven för att genomföras.

För att stärka den biologiska mångfalden och de ekologiska värdena kommer förvaltningen utöka antalet slätterängar samt fortsätta återskapa det gamla kulturlandskapet. De pågående åtgärderna inom energieffektivitet fortsätter och inventeringar utförs än noggrannare för att säkerställa att utbyten sker där mest effekt ges. Vikten av medveten konsumtion återspeglas i flertalet åtgärder som kemikaliesmart förskola, aktivitet Stocket, fler placeringar av PopUp återbruk och förvaltningens hållbarhetsforum. Vilka även kopplar till resurshushållning, där förvaltningen arbetar vidare med ökad återvinning inklusive matavfall och matsvinnprojekt.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 följande.

1. Skärholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Salar Rashid m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Anna Laine m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersättningsutredning gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi), *bilaga 1*.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande

Förvaltningen är positiv till miljöprogrammet som visar på en ambitionshöjning och ett viktigt steg i arbetet med att stärka stadens miljö- och klimatarbete. Ett gemensamt förhållningsätt och ökad tydlighet i stadens miljöarbete är av stor vikt för att nå målen. Förvaltningen anser att det reviderade miljöprogrammet tillför en tydlighet kring vilka strategiska verktyg som kan och ska användas för ökad målpåfyllelse. Stadens möjlighet att genomföra och följa upp miljöprogrammet stärks genom föreslagna åtgärder och indikatorer, också på förvaltningsnivå. Förvaltningen efterlyser samtidigt ökad vägledning och styrning gällande prioriteringar.

Förvaltningen menar att miljöprogrammet följer en tydlig struktur. För att öka användarvänligheten hade förvaltningen uppskattat om kopplingar till relevanta handlingsplaner och andra styrdokument synliggjordes i en tabell som också visar vilka handlingsplaner som är aktuella, samt tidsplaner för kommande revideringar av nu gällande handlingsplaner.

Förvaltningen anser att kopplingen till stadens kommande Vision (Ett Stockholm för alla) bör tydliggöras. Förvaltningen ser positivt på att miljöprogrammet kopplas till Agenda 2030, också på målnivå. Det hade däremot varit önskvärt med tydligare kopplingar till stadens arbete för att stärka den ekonomiska och sociala hållbarheten, samt hur dessa kopplingar ska återspeglas i genomförandet av miljöprogrammet. På så sätt skulle stadens arbete med att stärka kopplingarna mellan arbetet för social-, ekonomisk och miljömässig hållbarhet få ytterligare kraft.

För Skärholmens stadsdelsnämndsområde är den regionala aspekten och samverkan över kommungränser, inom regionen och riket, särskilt relevant. Förvaltningen ser därför positivt på att regional samverkan lyfts som en viktig aspekt med stora utvecklingsmöjligheter. Kopplingar till den regionala utvecklingsplanen (RUF 2050) skulle kunna stärkas ytterligare, för att ge det regionala perspektivet mer genomslag.

Förvaltningen ser positivt på att näringslivet lyfts fram som en viktig aktör, men här kunde kopplingar till stadens kommande näringslivspolitik och innovationsstrategi synliggöras ytterligare, för att säkerställa samstämmighet i styrning. Även här är det regionala perspektivet av stor vikt. Också samverkan med akademien och civilsamhället är av vikt för miljöprogrammets genomförande.

Förvaltningen ser positivt till att staden höjer ambition i arbetet med att minska konsumtionen inom Stockholms stad, även vad gäller enskilda invånares konsumtion. Förvaltningen anser vidare att ett ökat fokus på att bevara och skydda den biologiska mångfalden är bra. Däremot ser förvaltningen att problematiken kring ökad nedskräpning inte tillräckligt tydligt berörs.

Genomförande

Förslaget till miljöprogram signalerar, som tidigare nämnts, en ambitionshöjning, vilket också ställer högre krav på förvaltningen, både vad gäller planering, genomförande och uppföljning och är avhängigt tilldelning av personella och ekonomiska resurser. Nedan följer en genomgång av de aspekter som förvaltningen har identifierat som huvudutmaningar vad gäller genomförandet och uppföljningen av miljöprogrammet.

Samverkan

Förvaltningen ser att stärkt intern och extern samverkan är av stor vikt för genomförande av miljöprogrammet. Förvaltningen anser dock att samverkan inom staden är av särskild stor vikt för genomförande av miljöprogrammet och de handlingsplaner som är kopplade till programmet, och efterfrågar därför tydligt ledarskap från relevanta nämnder och bolag vad gäller prioritering och samordning. Inspiration kan med fördel hämtas från utbildningsförvaltningens handlingsplan för förskolans arbete med att motverka värmeböljors negativa effekter.

Vad gäller intern samverkan noterar förvaltningen att en lokal handlingsplan ska utarbetas baserat på miljöprogrammet, och även att en miljösamordnare ska tillsättas i enlighet med budget 2020. Förvaltningen ser positivt på detta, men ser att det krävs personella resurser, samt investeringar, för att förvaltningen ska kunna leva upp till miljöprogrammets ambitioner. I den lokala handlingsplanen bör tydliga prioriteringar fastslås, och därför är det viktigt att relevanta nämnder och bolag deltar i och medverkar till framtagandet av stadsdelsnämndernas lokala handlingsplaner.

Stöd och kompetensutveckling

Förvaltningen ser även att kompetensutveckling och utökat utbildningsstöd från miljöförvaltningen, stadsledningskontoret, samt andra relevanta bolag och nämnder är centralt för miljöprogrammets genomförande. Utöver detta anser förvaltningen att gemensamt lärande mellan stadsdelarna har stor utvecklingspotential.

Inköp och upphandling

Förvaltning noterar att inköp och upphandling lyfts fram som strategiska verktyg i det uppbyggda miljö- och klimatarbetet inom staden. Förvaltningen anser att miljöprogrammet i stor utsträckning är relevant för arbetet med lokala upphandlingar. Förvaltningen måste därmed säkerställa att det finns kapacitet till att kravställa rätt vid framtagande av upphandlingsdokument, samt till uppföljning av ställda miljökrav under avtalstiden. Det är förvaltningens bedömning att detta arbete redan görs idag. Som redan nämnts ovan finns ett behov av kompetensutveckling och vägledning från relevanta nämnder och bolag, inte minst för att säkerställa att beställare/kravställare har uppdaterad och relevant kunskap om miljökrav.

Lokaler

Gällande lokaler noterar förvaltning att stadens bolag har det främsta ansvaret vad gäller genomförandet av miljöprogrammet, men att en nära dialog med bland annat stadsdelsnämnder är viktigt för att säkerställa att förvaltningens verksamheter ska kunna bedriva en miljö- och klimatsmart verksamhet i enlighet med miljöprogrammet. Förvaltningen ser en möjlighet att vidareutveckla rutiner inför avtal med privata hyresvärdar för att säkerställa miljö och klimatsmarta lokaler, detta kräver dock stöd och vägledning från relevanta bolag och nämnder.

Kommunikation

Slutligen ställer sig förvaltningen positiv till att kommunikation lyfts som ett strategiskt verktyg, men även i detta hänseende behöver förvaltningen stöd och arbetet bör ledas centralt av miljöförvaltningen och stadsledningskontoret. Förvaltningen vill också framföra en önskan om att material som framarbetas tillgängliggörs på flera olika språk för att underlätta kommunikationen med invånarna.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 följande.

1. Stadsdelsnämnd överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Anna Jonazon m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Rashid Mohammed m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersättnyttrande gjordes av Karin Ploen (Fi), *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till förslaget om stadens nya miljöprogram 2020-2023. Nedan gör förvaltningen en sammanfattning av de etappmål som stadsdelsnämnden berörs av samt synpunkter på hur delmålen kan uppnås.

Etappmål

Stadsdelsnämnden har genomförandeansvar i nedan etappmål inom de prioriterade miljömålen.

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Etappmål

- Minskade växthusutsläpp – högst 1,5 ton CO₂e per invånare
- Minskad klimatpåverkan från konsumtionen

Förvaltningen ställer sig positiv till att staden under programperioden ska införa verktyg för att beräkna, följa upp och minska klimatpåverkan från inköp av livsmedel och måltider. För att Spånga-Tensta stadsdelsnämnd på ett effektivt sätt ska kunna bidra till måluppfyllelsen bedömer förvaltningen att det finns behov av övergripande ramverk avseende formuleringen av upphandlingskrav vid inköp. Vidare anser förvaltningen även att det finns behov av central stöttning i upphandlingsfrågor för kommande avtal. Förvaltningen vill därför framhålla vikten av inrättandet av en central stödjande funktion för att kravställningen i upphandlingsfrågor ska bli enhetlig i staden.

En fossilfri organisation 2030

Etappmål

- Minskade växthusgasutsläpp – högst 105 000 ton per CO₂e från stadens verksamheter
- Effektiv energianvändning

Stadsdelsnämnden har i egenskap av hyresgäst begränsad rådighet i att spara energi, detta eftersom de möjliga effektiviseringsåtgärderna främst omfattar mindre investeringar, så som exempelvis effektivare belysning och byte till energieffektiva vitvaror. Förvaltningen kan i regel inte genomföra större energieffektiviserande åtgärder på fastigheterna vilken medför begränsningar i att uppnå måluppfyllelsen. Vid verksamhetsanpassningar där stadsdelsnämnden är kostnadsansvarig beaktas alltid brukandet av energieffektiviserade produkter.

Vidare vill förvaltningen även framhålla att staden bör se över huruvida den belysning i den fysiska miljön som staden har rådighet över kan centraliseras. Detta för att skapa de bästa förutsättningarna för en enhetlig och effektivare energianvändning.

Ett klimatanpassat Stockholm

Etappmål

- Stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall
- Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja

Förvaltningen ser ett behov av att bredda och utveckla användningen av de karteringar av riskområden för skyfall som finns, och som tas fram framöver. Vid anläggande av dagvattenanordningar inom stadsdelsområdet måste driften säkerställas innan genomförande. Förvaltningen har begränsade möjligheter att ta över driften inom ramen för nuvarande driftavtal. Dagvattenanläggningars funktion måste således säkerställas genom helt eller delvis centraliserad drift. Stadsdelsförvaltningen vill poängtera att åtgärder och investeringar för omhändertagande av skyfall ofta kan vara

multifunktionella, men att det kräver tydliga ansvarsfördelningar avseende drift och underhåll.

Därutöver vill förvaltningen framhålla att grönkompensationsåtgärder behöver förstärkas när parktytor tas i anspråk för stadsutvecklingsprojekt.

Stadsdelsförvaltningen ser behov av att tydligare vara en del av arbetet vid beslut om kompensationsåtgärder i centrala projekt.

Ett resurssmart Stockholm

Etappmål

- Minskad resursanvändning och klokare konsumtion
- Ökad recirkulation av materiella resurser inom staden

Nämnden har i nuvarande driftavtals utformningar begränsade möjligheter att kravställa cirkulär konsumtion i gällande driftentreprenader. För att stadsdelsförvaltningen ska kunna nyttja cirkulär konsumtion krävs utrymme för hantering och lagring av produkter och material. Vid kommande upphandlingar behöver lagring av material och produkter vara en del av kravställningen. Förvaltningen vill även poängtera att stadsdelsnämndernas driftbudgetar måste följa den ökade kostnad som cirkulär konsumtion i vissa fall medför.

Stadsdelsförvaltningen ser även ett behov av stöd från miljöförvaltningen vid utformandet av informationsinsatser till allmänheten.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Etappmål

- Upprätthålla funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blå och gröna infrastruktur
- Ökat genomförande av förstärkningsåtgärder, ekologisk kompensation och naturvårdsskötsel
- Ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald Förbättrad vattenkvalitet i stadens sjöar, vattendrag och kustvatten

Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till arbetet med framtagande av lokala åtgärdsprogram för både grön- och blåområden. Förvaltningen ser dock ett behov av tydlighet avseende ansvarsfördelningen för de efterföljande driftåtgärderna. Det är av vikt att fastställa resurser för de driftåtgärder som tas fram i skötselplaner samt att det ges möjlighet att söka medel för extrainsatser som ligger utöver stadsdelsförvaltningarnas driftuppdrag.

Förvaltningen anser att det bör vara möjligt att ansöka om klimatinvesteringsmedel för projekt inom biologisk mångfald. I och med att det är en del av de sju prioriterade miljömålen behöver det skapas förutsättningar för utförande förvaltningar att genomföra projekt som främjar den biologiska mångfalden. Förvaltningen vill särskilt framhålla behovet av en enhetlig policy i hanteringen av stadens koloniföreningar. För att bibehålla livskraftiga bestånd av pollinatörer är det viktigt att

bekämpningsmedelsanvändningen minskar. Stadsdelsförvaltningen har identifierat ett behov av uppföljning och tillsyn vad gäller nyttjandet av bekämpningsmedel på koloniområden, men även informationsinsatser och åtgärder kopplat till spridning av invasiva arter.

Ett giftfritt Stockholm

Etappmål

- Minskade nivåer av skadliga ämnen i varor och kemiska produkter

Förvaltningen ser svårigheter med att uppnå måluppfyllelsen om att kraven på miljöbedömning av kemiska produkter i bygg- och anläggningsprojekt ska öka avsevärt. På grund av att förvaltningen under programperioden ska påbörja upphandling av nytt driftavtal inom stadsmiljö finns inte Byggvarubedömningen (BVB) med i befintligt avtal. Implementering av BVB samt berörda åtgärder inom Stockholms stads kemikalieplan och Handlingsplan för minskad spridning av mikroplast ska dock inkluderas i kommande driftavtal för att öka medvetenheten om vilka kemikalier som finns i stadsdelsförvaltningens verksamhetsområden och hur vi ska minska förekomsten av dessa.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 följande.

1. Södermalms stadsdelsnämnd överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Birgitta Sevefjord m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Anton Johansson (L), Anna-Klara Müntzing (MP) och Lars Rottem Krangnes (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Frida Bondesson (KD), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till revideringen av Miljöprogrammet 2020-2023. Ett ökat fokus på klimatfrågan går i linje med Parisavtalet och vikten av att begränsa utsläppen av växthusgaser. Kopplat till detta synliggör miljöprogrammet

återkommande inköpsprocessens roll, konsumtionens påverkan och vikten av resurshushållning. Stadens gemensamma kategoristyrda upphandlingsarbete ser förvaltningen som en styrka i arbetet.

Att miljöprogrammet har en sammanhållande funktion över stadens andra miljö- och klimatrelaterade planer ger en tydlighet och överskådlighet för förvaltningen. Genom programmet blir det också tydligt hur staden bidrar till nationella miljömål och de globala hållbarhetsmålen. Införlivandet av Agenda 2030 i miljöprogrammet lyfter de sociala dimensionerna i hållbarhetsarbetet och kan bidra till samverkan över gränser i stadens verksamheter. Arbetet med att göra Stockholm till en klimat- och kemikaliesmart stad kräver innovation och samverkan både internt och externt.

Gällande framtagande av miljö- och klimathandlingsplaner ser förvaltningen ett värde i om detta arbete samordnades för en jämn och hög kvalitetsnivå på planerna. Miljö- och klimathandlingsplanerna bör sedan implementeras i ILS samt i respektive nämnds verksamhetsplan.

Vidare finner förvaltningen att det är av stor vikt att hitta en lösning för att samla alla aktuella styrdokument på en och samma plats som faller under Miljöprogrammet. Som att till exempel skapa en sida på intranätet, gärna med en tydlig översikt över alla styrdokument.

Idag saknas detta och det är svårt att veta vilka styrdokument som gäller och vissa dokument är svåra att hitta. Det är positivt att miljöprogrammet hänvisar till andra styrdokument som staden har men vi saknar hänvisning till miljöförvaltningens dokument "Rekommendation för konstgräs, gummigranulat och platsgjutet gummi" i förslaget.

Genomförandet av åtgärder för att uppfylla miljöprogrammets ambitioner kräver i vissa fall investeringar som förvaltningen har svårt att hitta finansiering till inom fastställda budgetramar. Förvaltningen föreslår att åtgärder som kan finansieras av klimatinvesteringsmedel breddas alternativt att ett nytt miljöinvesteringsmedel införs.

De pågående åtgärderna inom energieffektivitet i förvaltningslokaler fortsätter och inventeringen utförs än noggrannare för att säkerställa att utbyten sker där mest effekt ges.

Förvaltningen instämmer i det som nämns i förslaget att staden som inköpare har stora möjligheter att påverka utvecklingen i riktning mot hållbar utveckling i riktning mot minskade växthusgasutsläpp från stadens verksamheter. Exempelvis är det positivt att staden ska ställa krav på fossilfrihet avseende fordon. Gällande arbetsmaskiner för exempelvis snöröjning såsom traktorer med plog behöver det säkerställas att marknaden kan erbjuda dessa vilket kan innebära en fördyring i berörda upphandlingar.

Förvaltningen instämmer i vikten av att Stockholm klimatanpassas och att de två etappmålen uppnås under programperioden. Förvaltningen vill påtala att nödvändiga insatser såsom hantering av exempelvis stora dagvattenmängder kräver tillräckliga ekonomiska medel under en längre sammanhängande period för att säkerställa att dessa åtgärder genomförs.

Förvaltningen instämmer i förslagets beskrivning att anpassad naturvårdsskötsel utgör en mycket viktigt del av arbetet för att upprätthålla funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blå och gröna infrastruktur.

Gällande användning av Byggvarubedömningen (BVB) med tillhörande indikatorer anser förvaltning det vara viktigt att instruktioner och rutiner utvecklas för

att bli tydligare än vad fallet är idag. Stödet till stadsdelsförvaltningen att tillämpa BVB bör också utvecklas.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 december 2019 följande.

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation anfördes av Stefan Johansson, m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Roland Johansson m.fl. (SD), *bilaga 1*.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar det nya miljöprogrammet och bedömer att programmet är ett viktigt instrument att förbättra stockholmarnas hälsa och miljö. En allmän synpunkt är att nästa gång staden ska ta fram ett nytt miljöprogram är det lämpligt att även stadsdelsnämnder bjuds in till referensgruppen. Flera av målen och indikatorerna riktar sig till verksamheter som drivs av stadsdelsnämnderna, exempelvis förskolor, särskilda boenden och parkskötsel.

Avsnittet "Ett klimatanpassat Stockholm"

Förvaltningen anser att stadens grönytor bör lyftas fram mer i detta avsnitt, då de är avgörande för att kunna hantera mer extremt klimat i form av skyfall och värmeböljor. Parker, naturmark, samt träd och planteringar på gatumark tillsammans med gröna tak och grön fastighetsmark kan både jämna ut lokalklimatet och fördröja infiltrationen av stora mängder regnvatten. En föreslagen indikator om grönytefaktor vid markanvisningar har placerats under målet om biologisk mångfald, men har lika stor relevans för målet om klimatanpassning. Det har förvaltningen tidigare efterlyst vid exploateringar, och hoppas att det kommer att införas för alla projekt.

Stadsdelsnämnden driver två större projekt som finansieras med klimatinvesteringsmedel. Syftet är framför allt att öka beredskapen för att hantera större regnmängder. I parken Bergtorpskärret anläggs en dagvattenplantering dit regnvatten från gräsytor ska ledas. Vid Långsjöbadet ska gräsytor dräneras från regnvatten, vilket sedan passerar en reningskassett i marken innan det leds ut i sjön. Stadsdelsförvaltningen efterlyser dock stöd i arbetet med hantering av dagvatten i parkanläggningar. Det är en mycket viktig och samtidigt komplex och växande fråga som kräver en specialkompetens som inte finns inom ordinarie parkskötsel.

Avsnittet "Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem"

I detta avsnitt skulle förvaltningen önska att de höga ekologiska värdena i stadens naturområden lyfts fram och att anledningen till artrikedomen är att det inte bedrivits något skogsbruk här under lång tid. Därför kan inte grönområden som försvinner i staden kompenseras av de mer artfattiga produktionsskogar som finns i stora delar av landet. Även värdet av natur nära bostaden behöver lyftas, då den har stor betydelse för människors välbefinnande och allra mest för barnen. Det är viktigt att värdet av närnatur beaktas vid förtätning, eftersom exploateringen ofta sker på just de ytorna. Förtätningen innebär därför att det blir fler invånare som nyttjar mindre ytor av närnatur. Nya förskolor och skolor har ofta mindre gårdar som gör att de i större utsträckning besöker parker och närnatur. Ibland kan slitaget på dessa ytor bli så stort att de ekologiska värdena avsevärt minskar.

En föreslagen indikator är *Andel exploateringsprojekt som gör relevant grönytekompensation vid ianspråktagande av mark i områden med ekologiska och rekreativa värden*. Stadsdelsförvaltningen har tidigare vid flera tillfällen efterlyst riktlinjer för grönkompensation vid exploateringar på park- och naturmark. Idag saknas riktlinjer och det som avgör om några sådana medel utbetalas är främst den totala ekonomin i ett exploateringsprojekt, inte behovet av kompensation till följd av att grönytor försvinner. Förvaltningen utgår från att sådana riktlinjer kommer att tas fram nu, eftersom det annars blir svårt att följa upp indikatorn.

Ett etappmål i miljöprogrammet är Upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blå och gröna infrastruktur. Förvaltningen vill här framföra behovet av att ta fram områdesprogram då flera exploateringar är aktuella i en stadsdel. I ett områdesprogram vägs många olika förutsättningar in och då är även biologisk mångfald och grönstruktur viktiga frågor. Inom Solberga pågår och planeras förtätning på flera olika platser. Eftersom något områdesprogram inte tagits fram är det svårt att göra en bedömning av hur grönstrukturen i hela området påverkas och vilka förstärknings- och kompensationsåtgärder som kan behövas. Förvaltningen anser att områdesprogram är väsentliga vid större förtätningar och exploateringar för att grönfrågorna ska kunna hanteras på rätt sätt.

En förutsättning för att programmet ska få det genomslag och förändrade beteende som programmet ger uttryck för, bör de nämnder och bolag som får ansvar för att uppnå de olika etappmålen, ges de förutsättningar som krävs. Utöver ovanstående synpunkter delar förvaltningen förslaget till nytt miljöprogram.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

2. Omedelbar justering.

Reservation anfördes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Andréa Hedin m.fl. (M), Mats Hasselgren m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) och Caroline Blomberg m.fl. (C), *bilaga 1*.

Ersättnyttrande gjordes av Stefan Swärd (KD), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till revideringen av Miljöprogram 2020-2023. Ett ökat fokus på klimatfrågan går i linje med Parisavtalet och de alltmer uppmärksammade och uppenbara behoven av att begränsa utsläpp av växthusgaser. Kopplat till detta synliggör miljöprogrammet återkommande inköpsprocessens roll, konsumtionens påverkan och vikten av resurshushållning. Stadens gemensamma kategoristyrda upphandlingsarbete ser förvaltningen som en styrka i arbetet.

Förvaltningen är positiv till den tydliga kopplingen till Agenda 2030, de nationella miljömålen samt EUs miljömål för varje etappmål i programmet. Införlivandet av Agenda 2030 i miljöprogrammet lyfter de sociala dimensionerna i hållbarhetsarbetet och kan bidra till samverkan över gränserna mellan stadens verksamheter. Arbetet med att göra Stockholm till en klimat- och kemikaliesmart stad kräver såväl innovation som samverkan både internt och externt.

Förvaltningen anser att det vore önskvärt att definiera indikatorer för samtliga mål och etappmål, även för målet Ett klimatanpassat Stockholm.

Gällande framtagande av miljö- och klimathandlingsplaner ser förvaltningen ett värde i om detta arbete samordnades för en jämn och hög kvalitetsnivå på planerna. Miljö- och klimathandlingsplanerna bör sedan implementeras i ILS samt i respektive nämnds verksamhetsplan.

Styrdokument finns det många inom Stockholms stad. Under våren 2019 gjorde stadsdelsförvaltningarnas miljösamordnarnätverk en inventering av vilka styrdokument som finns inom miljöområdet. Det var inte lätt men gruppen hittade 23 styrdokument med över 100 mål som stadsdelsförvaltningar hade genomförandeansvar för eller på annat sätt berördes av. Ambitionen om att miljöprogrammet ska samla andra styrdokument är god. Så görs ännu inte fullt ut. Att fler styrdokument tillkommer eller faller bort varje år försvårar arbetet, liksom att dokumenten inte är samlade. Det gör dem besvärliga att hitta även om en känner till styrdokumentets existens och namn. Detta sammantaget gör det svårt för stadens

förvaltningar och bolag att veta vilka mål och krav som gäller just för tillfället. Förvaltningen föreslår att stadens samtliga styrdokument samlas på intranätet så även vägledande dokument.

Där skulle även konkreta frågeställningar kunna besvaras, exempelvis på frågor om vilka mål som stadsdelsförvaltningar har genomförandeansvar för inom miljöområdet, eller vilka miljöhänsyn en medarbetare ska ta i beaktande när inköp ska göras in till en verksamhet.

Vidare behövs en tydligare koppling mellan centrala krav på åtgärder och centrala finansieringsmöjligheter. Genomförandet av åtgärder för att uppfylla miljöprogrammets ambitioner kräver investeringar som förvaltningarna idag har svårt att hitta finansiering till inom fastställda budgetramar. Förvaltningen föreslår att åtgärder som kan finansieras av klimatinvesteringsmedel breddas alternativt att ett nytt miljöinvesteringsmedel införs. Risken är annars att miljöprogrammets ambitioner inte kan uppfyllas.

Förvaltningen har följande synpunkter på de åtgärder som exemplifieras under etappmålen för målet Ett klimatanpassat Stockholm.

Etappmål Stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall:

- Risken för översvämning bör inte endast bedömas i respektive detaljplan, utan även i t.ex. fördjupad översiktsplan eller områdesplan, för att få ett större perspektiv och förståelse för riskerna med skyfall. Annars är det lätt att skyfallshanteringen prioriteras bort i detaljplanearbetet, med motiveringen att frågan får lösas i en annan plan.
- Tidigare erfarenheter av skyfallshanteringsprojekt inom staden visar att det krävs en tydligare ansvarsfördelning gällande vilken förvaltning som ska göra och finansiera vad i projektet. Det krävs också att någon förvaltning samordnar dessa projekt. Detta kräver mer resurser.
- Det är viktigt att inte bara arbeta med stora projekt och lösningar, även flera mindre projekt kan ha stor betydelse.

Etappmål Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja:

- Alla utomhusmiljöer behöver inte byggas mångfunktionella, där det exempelvis kan innebära stora risker med värmebölja eller skyfall kan det vara lämpligt att fokusera på att bygga in lösningar för att motverka just detta.
- Kraven på grönytor bör stärkas då de idag tenderar att prioriteras bort då de tenderar att hamna i konflikt med bostadsmålet.
- Sätt upp mätbara mål inom området, på samma sätt som indikatorerna för bostadsmålet, exempelvis andel grönyta i nytt område.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 10 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

Stockholm Business Regions yttrande daterat den 28 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget till program är ambitiöst, väger in nya perspektiv som konsumtion och resurshushållning som sammantaget kommer bidra till en högre måluppfyllelse inom alla målområden i stadens miljö- och klimatarbete.

Stadsledningskontoret konstaterar att ett framgångsrikt klimat- och miljöarbete förutsätter att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt.

SBR vill därför understryka att ett positivt och gott företagsklimat är av central betydelse. Det bidrar till fler arbetstillfällen, ökad konkurrenskraft och ökade skatteintäkter vilket ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm.

En ekonomisk tillväxt är grunden för att det ska kunna skapas de erforderliga resurser en omställning till en klimatneutral stad behöver. Det är också i näringslivets kontinuerliga innovationsarbete erforderliga nya verktyg som behövs i omställningen kommer att skapas.

SGA Fastigheter AB:s yttrande daterat den 7 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

SGA Fastigheter anser att förslaget är övergripande och har 1 sak inte några tillägg. Bolaget vill dock lyfta att de verksamheter inom staden som har externa kommersiella hyresgäster, så som SGA Fastigheter, kan verka för att dessa också arbetar i enlighet med stadens miljö- och klimatarbete.

Stockholms hamns yttrande daterat den 23 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar konstaterar att mål och arbetssätt i förslag till Miljöprogram 2020- 2023 ligger väl i linje med Stockholms Hamnars systematiska miljö- och klimatarbete, med sikte mot ständiga förbättringar i enlighet med ISO 14001

De höga ambitionerna i miljöprogrammet, att Stockholm ska vara världsledande och en internationell förebild, är enligt Stockholms Hamnar mycket positiva. Samtidigt innebär ambitionerna utmaningar, i och med att en del av åtgärderna i miljöprogrammet ligger utanför stadens rådighet.

De arbetssätt som beskrivs i miljöprogrammet - samverkan, innovation, inköp och upphandling samt kommunikation - kommer att vara viktiga för att uppnå resultat under programperioden. Stockholms Hamnar kommer exempelvis att fortsätta

samverkan inom europeiska samarbetsforum med hamnar och rederikunder, för en hållbar utveckling av hamnverksamhet och sjöfart.

I miljöprogrammet omnämns en särskild miljö- och klimathandlingsplan som ska upprättas för respektive verksamhet men det är inte helt tydligt hur sådana planer ska utformas. Stockholms Hamnar förordar att miljö- och klimathandlingsplanerna integreras i ordinarie verksamhetsplan i stället för att utgöra dokument vid sidan av.

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Stockholms Hamnar kommer att fortsätta arbetet med elanslutning av fartyg i våra hamnområden, med fokus på de kajlägen där installationerna ger störst miljönytta för den investering de innebär. Även incitament i form av rabatterade hamnavgifter för fartyg med hög miljöprestanda kommer att vara viktiga verktyg i Stockholms Hamnars arbete för ett fossilfritt Stockholm 2040. Stockholm Norvik Hamn är en viktig satsning som möjliggör överflytt av godstransporter från väg till en mer klimatsmart sjöfart, även om miljö- och klimatnyttorna av en sådan utveckling primärt skapas på nationell och internationell nivå.

En fossilfri organisation 2030

Stockholms Hamnar har som mål att uppnå en fossilfri egen verksamhet, inom prioriterade områden, till 2025. För målet har Stockholms Hamnar identifierat motsvarande utmaningar som de som ingår i förslaget till miljöprogram, dvs. främst arbetsmaskiner, uppvärmning och medarbetarnas tjänsteresor.

Stockholms Hamnar delar miljöprogrammets syn att energieffektiviseringar är fortsatt viktiga från ett resurshushållningsperspektiv. Minskningens målet är utmanande men det är en stor fördel att det enligt programförslaget ska relateras till verksamhetens utveckling. De föreslagna indikatorerna som föreskriver en procentuell minskning av energianvändningen kan dock vara problematiska för de verksamheter som redan har gjort stora insatser. Stockholms Hamnar vill betona vikten av en dialog om vad som är ambitiösa och rimliga målnivåer i sådana fall.

Ett klimatanpassat Stockholm

Stockholms Hamnar ser positivt på att mål om klimatanpassning får en framskjuten plats i förslaget till nytt miljöprogram. Stockholms Hamnar berörs i hög grad av vattennivåerna i Mälaren och Saltsjön och färdigställandet av nya Slussen kommer väsentligt att öka regionens beredskap för höga vattenflöden i Mälaren. Fram till dess är det särskilt angeläget med en nära samordning och dialog mellan regionens aktörer, till stor del inom Samverkan Stockholmsregionen där Stockholms Hamnar ingår som en partner.

Ett resurssmart Stockholm

Stockholms Hamnar kan konstatera att det arbete som idag bedrivs inom verksamheten, bl.a. miljökravställande i relevanta upphandlingar för att minimera

onödig materialåtgång, en resurseffektiv avfallshantering för att öka återvinningen samt deltagande i projekt för att öka utsortering av matavfall från fartyg, behovs och ska fortsätta under kommande programperiod.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Stadens blågröna infrastruktur, hög biologisk mångfald samt stärkta ekosystemtjänster är enligt Stockholms Hamnar ett angeläget målområde. Stockholms Hamnar är utsedd som delansvarig att genomföra aktiviteter som leder till att etappmålen uppnås, men det är få av de omnämnda aktiviteterna som Stockholms Hamnar har rådighet över. De tydligaste bidragen till målområdet för Stockholms Hamnar är att underlätta att lämna ifrån sig avfall i offentlig miljö i syfte att minska nedskräpning i vattenområden samt i viss mån en ekologisk hållbar parkskötsel inom hamnens områden. I övrigt avser Stockholms Hamnar att analysera vilka ytterligare åtgärder verksamheten kan genomföra under programperioden.

Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Stockholms Hamnar vill lyfta fram, att de åtgärder som ovan har redovisats under Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040, sannolikt även kommer att leda till lägre utsläpp av luftföroreningar samt en bättre ljudmiljö. När det gäller ljudmiljön i närheten av hamnområden, finns också möjligheter att med en genomtänkt stadsplanering skapa goda boendemiljöer, och detta kommer att vara en central fråga i den planering för Loudden som kommer att pågå under programperioden.

Ett giftfritt Stockholm

Det arbete som idag pågår inom Stockholms Hamnar, kravställande på material och kemiska produkter i relevanta upphandlingar, användande av bedömningssystem vid materialval samt utfasning av kemikalier innehållande utfasningsämnen, kommer att fortsätta och utvecklas under kommande programperiod.

AB Stokabs yttrande daterat den 28 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stokab konstaterar att förslaget till miljöprogram 2020–2023 är omfattande och av stor betydelse för att Stockholms högt ställda miljö- och klimatmål ska kunna nås. Bolaget ställer sig överlag positivt till programförslagets ambitionsnivå, målsättningar och åtgärdsförslag. Dock anser bolaget att programförslaget i delar inte är helt ändamålsenligt formulerat och således behöver vissa förtydliganden och redaktionella bearbetningar i allmänhet och ett större beaktande av den tekniska och digitala utvecklingen i synnerhet.

Övergripande anser Stokab att programförslaget är bristfälligt ur målstyrningssynpunkt. Åtskilliga mål i programförslaget är kopplade mot ett flertal stadsövergripande styrdokument. Kommunfullmäktiges prioritering och

intresseavvägning mellan dessa framgår inte av programförslaget. Nämnder och bolagsstyrelser som åläggs att agera för miljöprogrammets uppfyllande riskerar därför otydlighet i avvägningen mellan olika intressen och prioritering av begränsade offentliga resurser, vilket riskerar att försvaga miljöprogrammets styrande effekt och i praktisk tillämpning riskerar att innebära att kommunstyrelsen/koncernstyrelsen kommer att avkrävas löpande besked i hanteringen av målkonflikter. Stokab anser därför att mindre svepande formuleringar, högre grad av precision och ett systematiskt omhändertagande av kopplingen till övriga relevanta stadsövergripande styrdokument är av största vikt för att miljöprogrammet framgångsrikt ska bidra till uppfyllelse av stadens högt ställda ambitioner på miljö- och klimatområdet.

Som Stockholms stads helägda bolag för fiberoptisk infrastruktur, med det uttalade syftet att främja tillväxt, konkurrens och innovation i regionen, anser Stokab att det är anmärkningsvärt att digitaliseringens möjliggörande för hållbar utveckling, med digital teknik för lösningar för den smarta staden, inte är mer framträdande i programförslaget. Exempelvis anser bolaget att det är iögonfallande att programförslaget helt saknar samband och beröringspunkter med stadens strategi för Stockholm som smart och uppkopplad stad.

Stockholm har, med världens största öppna fibernät, en unik möjlighet att visa vägen för dynamiska digitala lösningar för hållbar utveckling, vilket tydligare bör framgå av programförslaget och genom en uttalad koppling till strategin för Stockholm som smart och uppkopplad stad. Givet att utrullningen av 5G-teknik förväntas ske inom programperioden fram till 2023 anser Stokab att tillämpningen och effekten av smarta digitala tekniker för urbana hållbarhetslösningar tydligare behöver beskrivas och beaktas för att inte programförslaget ska riskera att vara föråldrat innan programperiodens utgång.

Likasa anser Stokab att programmet är bristfälligt i beaktande av den rådande och befarat tilltagande kapacitetsbristen för elektricitet. Otillräcklig elkapacitet riskerar att omöjliggöra programmets målsättningar för elektrifiering av fordonsflottan, likaväl som det riskerar att hämma tillväxten genom att försvåra etablering och drift av exempelvis datahallar i Stockholmsregionen. Kapacitetsbristen ligger inte huvudsakligen inom stadens rådighet, men tänkbara åtgärder för att avhjälpa eller kringgå negativa konsekvenser av kapacitetsbristen behöver övervägas i programmet om målsättningarna för elektrifiering ska vara trovärdiga.

Eftersom miljöprogrammet ska ligga till grund för stadens verksamheters verksamhets- och handlingsplaner samt riktlinjer är det viktigt att programmet är så tydlig och lättläst som möjligt. Stokab har därför inledningsvis följande redaktionella synpunkter på programmets utformning

- Innehållsförteckningen skulle kunna bli ett stöd i läsningen genom att lägga till de etappmål som tas upp i programmet. Det skulle underlätta läsningen och förståelsen för programmets upplägg.
- Programmet skulle vara betjänt av tydligare huvudrubriker och etappmål, gärna med angivande av siffror till varje rubrik.

- Inledningen borde vara en sammanfattning av programmet, för att göra huvuddragen mer lättillgängliga vid en snabb läsning/sökning.
- Texten är i vissa delar ofördelaktigt disponerad, med tämligen långa stycken. Läsbarheten skulle öka om dessa delades upp med underrubriker. I vissa fall kan texterna kortas helt då samma innehåll nämns vid flera ställen. Upprepningar är inte bara utrymmeskrävande utan riskerar även att skapa otydlighet.
- I programmet finns symboler för Agenda 2030:s 17 globala mål samt för de nationella målen. De globala målen är välkända och dessutom numrerade, vilket fungerar bra. Dock bör de nationella målen enbart anges i text då deras symboler inte är numrerade eller lika välkända. En översikt över de nationella miljömålen med symboler skulle kunna läggas längst bak i programmet.
- Kursiv text gör vissa textpartier svårlästa och bör så långt möjligt undvikas.
- Odefinierade eller fackbetonade begrepp förekommer alltför frekvent utan förklaring, dessa bör ges förtydligande definition i form av hänvisning/fotnot och/eller en ordlista i slutet av programmet. Som exempel kan nämnas sidan 14, ordet ”systemgränser”, sidan 36, ”Ett Stockholm med biologisk mångfald...”. Där nämns exempelvis ordet ”ekosystemtjänster” i inledningen, men utan förklaring. Vid ”Ett Resurssmart Stockholm”, första stycket sidan 30, nämns ”cirkulärt flöde av avloppsslammet”, vilket riskerar att bli svårbegripligt för läsare som inte är väl insatta i ämnet.
- Bilagan på sidan 52 – rubrikerna bör följa med på varje sida. En tabell likt den som togs fram till det tidigare miljöprogrammet skulle underlätta att se vilka instanser som är huvudansvariga för respektive mål.
- Programmet behöver vara konsekvent i sin nomenklatur och alltid skriva nämnd och bolagsstyrelse, för att undvika att tveksamheter om ansvar uppstår (exempel tredje stycket sidan 9).

Stokabs specifika kommentarer på programförslagets innehåll utifrån huvudmål och etappmål framförs nedan.

1. Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

1.1. Etappmål minskade växthusgasutsläpp – högst 1,5 ton CO₂ per invånare

Sidan 16, tredje stycket, tredje meningen bör kompletteras så att meningen lyder som följer (komplettering kursiverad) ”Genom teknikutveckling såsom elektrifiering av transportsektorn, utbyggd kollektivtrafik, minskad biltrafik samt fortsatt utbyggnad av digital infrastruktur för bland annat trafiksignaler för jämnare trafikflöden och mätning av luftkvalitet, ska utsläppen från vägtrafiken minska.”

I programmet hävdas att vägtrafiken inte behöver minska i samma omfattning med ökad elektrifiering och ökad tillgång till förnybara bränslen. Stokab ifrågasätter detta och framhåller att vägtrafiken ändå behöver minska eftersom el är, och i tilltagande

utsträckning riskerar att bli, en bristvara. Minskning av vägtrafiken är angeläget för en hållbar utveckling också eftersom biltillverkning som sådan, oaktat drivmedel, är resurskrävande och förenad med miljöbelastning.

Sidan 17, första stycket, bör kompletteras så att meningen lyder som följer (komplettering kursiverad): ”Med cirka tio procent av fastighetsbeståndet och ägare till teknisk och digital infrastruktur för vattenrening, vägbelysning med mera kan staden utvecklas till att utgöra en unik testbädd för klimatsmarta lösningar.”

2. En fossilfri organisation 2030

Tredje stycket – Stokab anser att det är alltför passivt uttryckt att formulera att stadens verksamheter ska ”beakta utvecklingen av till exempelvis digitaliseringens möjligheter”. Texten borde, inte endast på detta ställe, utan genomgående, betona att den digitala utvecklingen i många avseenden kommer att vara helt avgörande för hållbar utveckling, inte minst exemplifierat med de möjligheter som ges genom digitala urbana lösningar, bland annat i enlighet med strategin om Stockholm som en smart och uppkopplad stad.

3. Ett klimatanpassat Stockholm

Sidan 25, tredje stycket. Projektet GrowSmarter finns inte med i exempel på projekt med innovativa tekniska lösningar. Det är anmärkningsvärt, inte minst mot bakgrund av att projektet vunnit internationellt erkännande under 2019, motiverat bland annat just med hållbarhetsperspektivet i projektet. Stokab anser att projektet bör finnas med i uppräknningen.

4.2 Ökade recirkulation av materiella resurser

Sidan 34, de två sista punkterna under exempel på åtgärder:

- Ta höjd för utrymmen för recirkulation. Stokab anser att denna punkt är otydlig och behöver klargöras. Anses det att det finns för få tipsar/krossanläggningar i Stockholms närhet? Vilken infrastrukturens behov menas?
- Utveckla masshantering – Stokab instämmer att en metodik för masshantering behöver tas fram, se kommentar vid nästa etappmål nedan. Bolaget föreslår att dessa båda punkter ovan sammanfogas till en punkt.

4.3 En ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen

Stokab anser att det är mycket bra att hantering av schaktmassor lyfts fram i programförslaget. Det är angeläget att transporter till och från schaktarbeten inom staden minskar och, i den utsträckning de görs, att de sker med fossilbränslefria fordon.

En av orsakerna som anges i programmet till att masshanteringen i dagsläget inte är resurseffektiv är bland annat ”omständlig tillståndsprocess för att få återanvända massor med mera”. Med anledning av det vill Stokab anföra följande. Alla

schaktarbeten inom Stockholms stad ska följa de krav som trafiknämnden ställer upp, bland annat i den Tekniska Handboken. Stokab uppfattar dock att det föreligger viss diskrepans mellan de krav som trafiknämnden ställer vid schaktarbeten samt hantering av schaktmassa och de krav som miljö- och hälsoskyddsnämnden ställer.

En annan anledning till att massor inte hanteras resurseffektivt är, enligt Stokabs mening, kraven på provtagning av massan innan den kan återföras. Att ta prover på schaktmassa är viktigt för att staden ska få kunskap om vilka föroreningar som finns i marken och var. Dock bör det tas fram tydliga och genomförbara rutiner och anvisningar för när prover ska tas, vem som ska hantera dem samt hur resultaten av dessa tas om hand.

Stokab anser att det bör finnas en handlingsplan för hur schaktmassor ska hanteras vid olika typer av schaktarbeten (specifika geografiska områden, mängd schaktmassa, hur frekvent vid längdmeterschakt, vilka typer av prover och så vidare) och inte enbart inom respektive exploateringsprojekt. Denna plan behöver framgå i samband med schakttillstånd så att schaktarbeten inom staden inte drar ut på tiden och på så vis försämrar stockholmarnas stadsmiljö samt försenar leveranser av samhällsviktig infrastruktur.

För att arbeta fram en handlingsplan för hur hantering och provtagning av schaktmassor ska kunna fungera på ett både miljö- och kostnadseffektivt sätt inom Stockholm anser Stokab att det är nödvändigt med samarbete mellan miljö- och hälsoskyddsnämnden, exploateringsnämnden, trafiknämnden, de bolag inom kommunkoncernen som hanterar schaktmassor av olika slag samt de entreprenörer som anlitas för dessa arbeten. Ett sådant samarbete skulle exempelvis kunna ske i form av en central upphandling av analyser av mark/massa, med krav på återrapportering till Stockholms stad och andra berörda.

5. Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Stokab anser att detta avsitt i programförslaget är skrivet på ett sätt som kan befaras vara svårläst för icke initierade personer. Många uttryck som exempelvis ekosystemtjänster, blå och grön infrastruktur etc. används återkommande helt utan förklaring. Givet ämnets komplexitet har Stokab förståelse för att det är en grannlaga uppgift att åstadkomma formuleringar som är lättillgängliga för en bredare läsekrets, men bolaget anser att en bearbetning är nödvändig för att säkerställa att avsnittet faktiskt ska vara förståeligt.

5.1 Upprätthålla funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blå och gröna infrastruktur

Sidan 38, sista kapitlet. Det anges att en handlingsplan för biologisk mångfald ska tas fram – den är redan utarbetad och på remiss. Stokab förutsätter att detta omformuleras om i slutversionen av miljöprogrammet.

5.2 Ökat genomförande av förstärkningsåtgärder, ekologisk kompensation och naturvårdsskötsel

Sidan 40, andra stycket, innehåller skrivningar om ”gröna och blå ytor”. Det är oklart om denna odefinierade formulering avser detsamma som den ovan nämnda ”gröna och blå infrastrukturen” i föregående avsnitt. Denna språkliga otydlighet gör programförslaget vagt och svårt att förstå och behöver därför åtgärdas.

5.3 Ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald

Sidan 41, inledningen och andra stycket är oklart formulerade och behöver förtydligas för att vara meningsfulla.

6 Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Inga synpunkter.

7 Ett giftfritt Stockholm

Inga synpunkter.

Med hänvisning till det ovan anförda anser Stokab att förslaget till miljöprogram för Stockholms stad 2020–2023 bör tillstyrkas, under förutsättning av de kompletteringar och förtydliganden som bolaget påtalat i detta yttrande.

S:t Eriks Markutveckling ABs yttrande daterat den 29 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Det är positivt att Stockholm har höga ambitioner för att inta rollen som förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Miljöprogrammet formulerar mål inom de områden där utmaningarna för staden bedöms vara störst. Miljöprogrammet har sju prioriterade mål och 16 etappmål.

Bolaget äger och förvaltar fastigheter för stadens strategiska behov. Bolaget arbetar aktivt med åtgärder i enlighet med ambitionerna i miljöprogrammet. Bolaget arbetar kontinuerligt med energieffektiviseringar i beståndet. Många av bolagets byggnader kommer att byggas om eller rivas till förmån för annan stadsutveckling, vissa byggnader kommer att bevaras. I vissa fall gör bolaget bedömningen att åtgärder inte är ekonomiskt försvarbara med hänsyn till byggnadernas livslängd mm. Stora investeringar måste för bolaget ställas i relation till byggnadernas livslängd och alternativa insatser med större och mer långsiktig effekt på miljöarbetet.

Bolaget anser att det nya miljöprogrammet har en mycket positiv inriktning. Programmet fokuserar på prioriterade frågor, färre målområden samt mer styrning mot effekt och mätbarhet. Bolagets uppdrag innebär dock att fastighetsförvaltningen kan vara aktuell under ett par år i avvaktan på att byggnaderna ska rivas. Detta gör att stora investeringar kan vara mindre lämpliga i byggnader som ska rivas inom överskådlig tid och att insatserna måste prioriteras.

Stockholms Exergi ABs yttrande daterat den 29 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget till nytt miljöprogram är tydligt och lätt att överblicka med mål på kort och längre sikt.

Stockholm Exergi (SE) instämmer i att Stockholms stads ambitioner på klimatområdet har större möjligheter att förverkligas på en regional arena, och att stadens nära samarbete med näringsliv och akademi utgör en av förutsättningarna att nå stadens mål.

Det framgår att ambitionsnivån höjts vad avser att medräkna konsumtionsutsläpp, vilket är positivt. En klimatstrategi med kommunal systemgräns behöver dock beakta att de flesta aktiviteter och verksamheters värdekedjor sträcker sig bortom såväl kommun- som nationsgränser. LCA-värden beaktas hittills för använd el och bränslen, och ökat fokus på livscykelperspektiv även för uppförande och drift av byggnader och annan konsumtion är ett positivt steg.

SE rekommenderar därför att staden ställer sig bakom det omfattande arbete som bedrivs med att ta fram sektorsvisa färdplaner inom ramen för *Fossilfritt Sverige*, som anlägger ett vidare perspektiv, såväl sektorsvis som geografiskt som livscykelanalytiskt.

De exempel på åtgärder som lyfts fram under rubriken *Minskade växthusgasutsläpp – högst 1,5 ton CO₂e per invånare* (på sid 17) är samtliga bra.

Om vikten av att anlägga ett exergiperspektiv

När det gäller transporternas utsläpp framhålls elektrifieringen och tillgången till förnybara bränslen fram som kritiska framgångsfaktorer. Det innebär att en strategi för att säkerställa tillgången till el, särskilt effekt, blir en av de mer centrala utmaningarna. SE vill därför framhålla följande:

Samhället står inför en exergiotutmaning, som enkelt uttryckt handlar om att inte använda ”finare” energi än nödvändigt för det användningsändamål som är aktuellt. Exempel på högvärdig energi är 1 kWh el. Exempel på lågvärdig energi är 1 kWh 21-gradig inomhusvärme. Med 1 kWh el kan man med nära full verkningsgrad åstadkomma ett energimässigt lika stort transportarbete. El kan alltså omvandlas till arbete utan större energiförluster. Likaså är el den enda insatsvara som kan driva digitaliseringen. Med 1 kWh 21-gradig värme kan man inte göra någonting annat än att värma sig.

Det är därför ett slöseri att använda el till uppvärmning, när denna el istället kan användas för transporter och för digitalisering. El är helt enkelt en knapp resurs – eller ”vara” – i både ett nationellt och ett globalt perspektiv, så att slösa med el genom att använda den till något som den är för ”fin” för är kontraproduktivt om man vill uppnå målen om hållbarhet, säkerhet och ökad konkurrenskraft.

Samma kvalitetsresonemang – exergi är detsamma som energikvalitet – är tillämpligt på prima biogen energi och sekunda biogen energi. Att använda rent virke –

som är prima biogen energi – för uppvärmningsändamål och samtidigt inte använda spill och rester från skogs- och massabruk utan god alternativanvändning är att använda ”finare” bränsle än nödvändigt. Det är, allt annat lika, exergimässigt slöseri, som att dela ut ett brev med en lastbil istället för med en cykel.

Samma resonemang, slutligen, är tillämpligt på restprodukter: att inte material- och energiåtervinna dessa restprodukter innebär att prima resurser, av högre kvalitet (högre exergi) i onödan måste tas i anspråk för varuframställningen och energiproduktionen.

Kraftvärmeverken inom fjärrvärmes utgör lokala energiförsörjningsanläggningar som tillför nytta i fyra dimensioner: de tillför både el och värme, och de gör det både i form av energi och effekt, där och när det behövs. Dessutom försörjs de av energikällor som från och med nästa vinter till nära 100 procent består av energi som annars skulle gå förlorad, såsom restprodukter från skogsindustrin eller samhället.

Att vårda och utveckla detta energisystem, att driva utvecklingen mot ökad materialåtervinning så att det som förbränns består av det material som av miljöskäl inte bör återföras till samhället, och att därtill addera teknologi som skapar kolsänkor bör mot denna bakgrund vara ett av de mest centrala målområdena för stadens miljö- och klimatarbete.

SE rekommenderar att staden utvidgar analysramen för miljöarbetet från främst energi till att omfatta även effekt och exergi.

Val av mål- och nyckeltal

Det kommer att råda kapacitetsbrist i Stockholms elnät under halva den period som återstår till mållåret 2040. Klimatarbetet bör därför i första hand fokusera på åtgärder som påverkar användningen av el innanför kommungränsen. Att som hittills basera mål och uppföljning på ett nyckeltal, ”köpt energi”, som inte tar hänsyn till helheten, är direkt kontraproduktivt miljömässigt och ett slöseri med resurser mot bättre vetande.

När det gäller stadens egen energianvändning anges en rad tänkbara och goda åtgärder. SE delar uppfattningen att staden i egenskap av stor upphandlare har stora möjligheter att påverka leverantörer i gynnsam riktning. Likaså kan utformningen av krav vid markanvisningar, miljömål för stadsutvecklingen och olika former av s.k. gröna hyresavtal vara verkningsfulla verktyg för att driva mot målbilden. Mot bakgrund av den breda och i och för sig riktiga ansatsen i programmet blir det särskilt angeläget att utforma mål, kravbilder och nyckeltal så att de driver mot resurs- och klimatsmarta lösningar i ett helhetsperspektiv.

SE rekommenderar att valda mål och nyckeltal kompletteras med sådana som skiljer på effekt och energi samt på energi med hög respektive låg kvalitet, i syfte att stödja en utvidgad analysram enligt föregående rekommendation.

BECCS och andra åtgärder

I programmet diskuteras om staden ska utveckla egen el- eller värmeproduktion baserad på solenergi och utreda förutsättningarna för att öka andelen el från vindkraft. SE tar inte ställning till om detta är rätt väg för staden att gå, men vill erinra om att staden som delägare i SE bidrar till att utveckla produkter med minusutsläpp på energimarknaden, och att staden i sin roll som energikonsument därvid har möjligheter att bidra till att negativa utsläpp genom kolsänkor (BECCS och biokol) realiseras.

Möjligheten att realisera en storskalig avskiljning av biogen koldioxid genom BECCS är nåbar till en kostnad per ton minskat utsläpp som mycket väl kan mäta sig med andra åtgärder som föreslås i klimathandlingsplanen.

I kapitlet om effektiv energianvändning konstateras riktigt att klimatnyttan av minskad energianvändning avtar i takt med att klimatprestandan hos den använda energin blir allt bättre. Realiserar SE avskiljning av biogen koldioxid (BECCS) kommer minskad energianvändning att handla uteslutande om resurser och ekonomi. Det framstår som om förslaget är att fortsättningsvis målsätta mängden *köpt energi*, utan hänsyn till energins kvalitet. Problemet med detta synsätt beskrivs ovan.

SE rekommenderar att staden utformar en tydlig strategi för hur staden, utifrån sina förutsättningar som energianvändare, politisk aktör och delägare i SE, aktivt kan bidra till att BECCS införs i stor skala redan år 2025.

SE utvecklar i sitt remissvar på klimathandlingsplanen närmare sin syn på föreslagen satsning på solenergi, som synes erbjuda en liten potential till lägre utsläpp. Kortfattat finns ett tydligt samband mellan elbehov och kallare väderlek, och givet att tillgången till förnybar elenergi och eleffekt inte är oändlig är det viktigt att vårda den tillgängliga eleffekten och använda den klokt.

Ett mål som driver fram merinvesteringar hos verksamheter bör kunna motiveras tydligt. Lönsamma åtgärder bör givetvis alltid genomföras om de inte är skadliga från miljösynpunkt. Därför bör enskilda åtgärder alltid utvärderas från miljö- och klimatsynpunkt, och denna utvärdering bör i linje med LCA-metodik omfatta berörda system och identifiera åtgärdens marginella konsekvenser, precis som görs i de ekonomiska kalkylerna.

SE rekommenderar att staden i samband med miljö- och klimatvärdering av föreslagna åtgärder anlägger ett *konsekvensperspektiv* inom vilket de effekter som de olika åtgärderna ger jämförs med de effekter som uppstår om åtgärderna inte genomförs.

Resursstyrning och biomassa

Givet att fjärrvärmens kan göras klimatneutral eller klimatpositiv återstår endast ett argument för att driva effektiviseringsåtgärder längre än vad som krävs enligt regelverk och vad som är företagsekonomiskt lönsamt, nämligen att det medför en lägre förbrukning av ändliga eller knappa resurser. I programförslaget hävdas att

mängden biomassa är begränsad. Detta är givetvis riktigt i så måtto att tillgången inte är oändlig. Frågan är snarast om tillgången är *begränsande* för de klimatmål som gäller inom samtliga samhällssektorer.. SE konstaterar att det finns en betydande potential till ökade och hållbara uttag av biomassa (Pål Börjesson, Potential för ökad tillförsel och avsättning av inhemsk biomassa i en växande svensk bioekonomi, Lunds Universitet, 2016).

En annan analys som bör nämnas är Miljömålsrådets ”En Hållbar Bioenergi” (RAPPORT 2017/10) Miljömålsrådet initierade 2016 ett projekt för att öka kunskapen om bioenergi i Sverige och inom EU. Skogsstyrelsen, i samverkan med Energimyndigheten, Jordbruksverket, Naturvårdsverket och länsstyrelserna, fick uppdraget att gemensamt ta fram ett underlag över läget och möjligheterna för bioenergin. Den årliga försörjningen av hållbar bioenergi i Sverige bedöms kunna öka från nuvarande 130 TWh till 170–180 TWh i det korta perspektivet, och till 200–220 TWh fram till 2050.

Det främsta hindret mot utvecklingen av en bioekonomi ligger i hur mycket som går att utvinna på ett ekonomiskt försvarbart sätt, snarare än i den fysiska tillgången på hållbar biomassa.

För Stockholms del gäller dessutom att den tillförda energin till betydande delar består av lågvärdiga energikällor, som saknar alternativ användning.

Andelen avfallsbaserad biomassa (biologiskt material som utsorteras ur avfallsströmmar) kan dessutom öka inom fjärrvärmen. Detta borde föras fram som ett av miljöprogrammets och klimathandlingsplanens övergripande och centrala mål, eftersom det leder till stora resursvinster och global klimatnytta.

Flera åtgärder lyfts under målområdet *Ett resurssmart Stockholm*. SE instämmer i bakgrundsbeskrivning och ser positivt på flertalet åtgärder.

SE rekommenderar att staden tar initiativ till en regional samordning av den kommunala avfallsinsamlingen som säkerställer att fastighetsnära sortering harmonieras med anläggningar för eftersortering av avfallsströmmar från både hushåll och verksamheter.

Idag redovisas avfallsbehandlingens klimatpåverkan som utsläpp från fjärrvärmen, oaktat att det egentligen är fråga om utsläpp som beror på att avfall uppstår och inte sorteras tillräckligt väl innan det förbränns och energiåtervinns. SE har mött kunder som överväger att lämna fjärrvärmen med hänvisning till restavfallets innehåll av plast, och som jämför Stockholms fjärrvärme med ”grön el” eller med andra fjärrvärmesystem som försörjer kringliggande kommuner – som skickar sitt hushållsavfall till SE:s anläggningar (!). En mer adekvat åtgärd hade varit att adressera det egna avfallets plastinnehåll. Miljöredovisningen ger med andra ord inte rättvisande styr signaler. Om kommunala klimatbokslut skulle bokföra avfallsrelaterade utsläpp till de aktörer som ansvarar för att avfallet uppkommer, skulle en tydligare koppling göras mellan klimatpåverkan och de aktörer som har rådighet över restavfallets kvalitet.

Svenska Bostäders yttrande daterat den 30 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Svenska Bostäder välkomnar det nya miljöprogrammet, och ser positivt på att kopplingen till nationella mål och Agenda 2030s 17 globala mål för hållbarhet har tydliggjorts.

Processen

Arbetet med framtagandet av miljöprogrammet har bedrivits på ett annorlunda sätt än tidigare miljöprogram. Det tidigare arbetet har varit inkluderande och bolag och förvaltningar har fått vara delaktiga, Svenska Bostäder deltar gärna tidigt i processen med framtagande av program, detta skulle också göra att programförslagen kommer in i vår långsiktiga verksamhetsplanering.

Inköp

Miljöprogrammet lägger stort fokus på inköp och upphandling för att styra utvecklingen åt rätt håll. Bolaget håller med om att det är en viktig pusselbit och vill framhålla att det är önskvärt att staden samordnar utvecklingen och skärpningen av krav då det som enskilt bolag ofta är kostnadsdrivande att gå först med tuffare krav. Det är också viktigt att ha i åtanke att det är konkurrensbegränsande att ställa krav som endast lokala entreprenörer kan uppfylla, det strider mot LOU. Arbetssättet med kategoristyrning av inköp förefaller vara ett bra och kraftfullt verktyg då stora inköpsvolymerna samordnas.

Koppling till budgeten

Det är avgörande att miljöprogram och tillhörande klimathandlingsplan kopplas ihop med stadens budget där finansiella ramar och andra åtgärdsdirektiv framgår.

Nedan redovisas bolagets synpunkter uppdelat på de sju prioriterade målen i miljöprogrammet

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Bolaget ser positivt på att konsumtionens roll lyfts som central för att nå målet då en stor del av Stockholms utsläpp genereras på annan plats än inom stadens geografiska gränser i samband med uttag av råvaror, tillverkning, transporter och resor.

Bolaget efterlyser samverkan inom staden för att säkerställa en kostnadseffektiv och funktionell utbyggnad av laddinfrastruktur. I fråga om elbilladdning inom fastigheter/garage så finns också säkerhetsaspekter att ta hänsyn till då den dominerande tekniken med s.k. litiumjonbatterier har visat sig vara mycket brandfarlig genom att vanliga släckningsmetoder inte fungerar. En av aktiviteterna som nämns är att utveckla klimatberäkningar av nyproducerade byggnader.

Bolaget håller med om att detta är viktigt då cirka hälften av en energieffektiv byggnads klimatpåverkan kommer från byggprocessen och produktion av byggmaterial. Bolaget vill betona vikten av att inte utveckla egna beräkningsmetoder utan förhålla sig till och samverka med branschgemensamma initiativ. Resultatet ska kunna användas för att uppfylla lagstiftning, verifiera enligt t.ex. Miljöbyggnad och vara jämförbart med andra aktörer i branschen.

En fossilfri organisation 2030

Bolaget ser positivt på en ökad ambitionsnivå för klimatarbetet i staden men vill påvisa att nuvarande skrivningar skulle medföra stora olönsamma investeringar i byggnader utan att nå eftersträvad klimatnytta.

En viktig förutsättning för att klara stadens klimatmål är att Stockholm Exergis fjärrvärme blir koldioxidneutral under perioden. Under våren 2020 planeras stängning av kolkraftvärmeverket KVV6 vilket är ett stort steg i denna riktning. I princip alla Svenska Bostäders fastigheter är anslutna till fjärrvärmenätet - när fjärrvärmen blir koldioxidneutral försvinner utsläppen kopplat till uppvärmning av bolagets bestånd till stor del. Energieffektivisering minskar energibehovet och frigör kapacitet som kan användas av andra och är därmed fortfarande till nytta. Det är dock viktigt att vara medveten om att energieffektiviseringen inte medför den klimatnytta och minskning av utsläpp från bolagets verksamhet som eftersträvas i den klimatbudget som ingår i klimathandlingsplanen.

Bolaget anser att den föreslagna nivån på 10 % energieffektivisering i de delar av beståndet som är äldre än 10 år (d.v.s. 95 % av byggnaderna) inte är förenlig med rimliga avkastningskrav, detta medför i sin tur att verksamheten inte kan bedrivas affärsmässigt så som allbolagslagen anger. Många av byggnaderna som omfattas har redan genomgått omfattande renovering och energieffektivisering. Hänsyn behöver också tas till att i delar av beståndet finns antikvariska värden som kraftigt begränsar möjligheterna till energieffektivisering.

Enligt en överslagskalkyl som gjorts hos bolagets energi & miljöenhet landar kostnaden för att nå energisparmålet på 10 % på omkring 1,4 miljarder kronor. Svenska Bostäder anser istället att en effektiviseringsnivå på 5 % är rimlig under perioden och att nuvarande mål om 30% energieffektivisering vid större ombyggnadsprojekt bör kvarstå. Baserat på tidigare erfarenheter bl.a. från Järva, så har det fungerat som ett bra styrmedel för att nå goda resultat.

För bolaget är det viktigt att staden tydligt redovisar hur utsläppsberäkningarna för de beting som specificeras i klimathandlingsplanen genomförts (och ska genomföras framöver). Svenska Bostäder hållbarhetsrapporterar enligt GRI och det är önskvärt att stadens beräkningsmetod överensstämmer med vedertagna branschstandarder för beräkning och rapportering av klimatpåverkande utsläpp. Det är avgörande för att ge trovärdighet, transparens och möjlighet att jämföra med andra fastighetsbolag.

Bolaget anser att det är olyckligt att miljöprogrammet fokuserar specifikt på solenergi. Även t.ex. vindkraft är intressant som energikälla eftersom det ger mer

energi och effekt per enhet än solceller och producerar energi även när den behövs som mest, dvs. under uppvärmningssäsong.

Istället för att fokusera på utbyggnad av solenergi anser bolaget att det är relevant att fokusera på att öka mängden förnyelsebar energi. Bolaget föreslår att staden centralt tar fram ett koncept för investering i förnybar energi.

Ett klimatanpassat Stockholm

Svenska Bostäder vill understryka vikten av att samordna arbetet med att hantera effekterna av skyfall och översvämningar på stadsövergripande nivå. Risken är stor att problem skjuts över på någon annan aktör när åtgärder vidtas på enskilda fastigheter. Bolaget anser också att det är viktigt att staden tar ett helhetsgrepp för att säkerställa en god dagvattenhantering i samband med markanvisningar, det är ofta inte tillräckligt att respektive fastighetsägare försöker lösa frågan på den mark de har rådighet över. Staden behöver även avsätta mark på lämpliga platser för att hantera stora vattenmängder.

Ett resurssmart Stockholm

Svenska Bostäder ser positivt på att möjligheten till regionala samarbeten mellan behandlingsanläggningar och sorteringsanläggningar ska studeras närmare.

Svenska Bostäder ser positivt på att i planläggning identifiera ytor för masshantering och gärna även övrig avfallshantering i entreprenaderna. Det är också viktigt att tidigt i planprocessen titta på hur avfallshanteringen ska ske när byggnaderna är inflyttade och klara. I syfte att minska transportbehovet av schaktmassor vill bolaget betona vikten av att tidigt i stadsplaneringen ta hänsyn till geografiska och topografiska förhållanden och anpassa såväl infrastruktur som bebyggelse så att uppkomsten av överskottsmassor minimeras.

Svenska Bostäder ser positivt på möjligheten att använda Stocket för återbruk av möbler och inventarier mellan verksamheter. Bolaget har försökt tillämpa återbruk av byggvaror i samband med ombyggnadsprojekt men dessvärre haft svårt att hitta en aktör som är intresserad av att ta hand om de byggvaror som är aktuella. Bolaget föreslår att Stocket utökas till att även omfatta större volymer av byggvaror. Om det går att skapa ett koncept där byggvarorna kan säljas även till privatpersoner och externa aktörer skulle det öka möjligheten till cirkulär ekonomi inom byggbranschen i Stockholm.

Svenska Bostäder har ett väl utbyggt system med miljöstugor för fastighetsnära källsortering. I många av dessa finns möjlighet att lämna grovsopor som ibland går att återanvända. Dessvärre har vi märkt en ökad spridning av vägglöss.

Svenska Bostäder delar uppfattningen om att ett ökat fokus behöver läggas på livscykelanalys (LCA) i byggnaders produktionsskede för att minska miljöpåverkan. Återigen vill bolaget peka på vikten av att använda branschgemensamma beräkningsmetoder och verktyg.

Bolaget anser att miljöprogrammet bör förtydligas avseende avfallshantering i byggprojekt. De byggande bolagen har tagit fram gemensamma riktlinjer för avfallshantering som föreslås lyftas upp till stadsnivå.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Svenska Bostäder konstaterar att det är en utmaning att få till multifunktionella ytor i så väl nybyggnation som på befintliga gårdar. Det är många intressen som ska tillgodoses bl.a. i form av rekreation, lek, dagvattenhantering, växter för biologisk mångfald, klimatreglering och inte minst ytor för cykelparkering. En fortsatt utveckling av processer och verktyg, bl.a. grönytefaktor välkomnas. Med avseende på livsmedelskrav föreslår bolaget att staden tar med krav rörande detta i samband med nästa upphandling av bokningsbolag så att kraven kommer med per automatik när bolag och förvaltningar bokar anläggningar för möten och konferenser.

Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Bolagets synpunkter i tidigare avsnitt med avseende på att avsätta ytor tidigt i planeringen för att minimera masstransporter och möjliggöra en effektiv avfallshantering samt gemensamma branschkrav för fordon och arbetsmaskiner gäller även i detta avsnitt. I övrigt inga synpunkter.

Ett giftfritt Stockholm

Bolaget har inga synpunkter på detta avsnitt.

Övrigt

I tidigare miljöprogram fanns ett avsnitt om inomhusmiljö som helt tagits bort i detta. Bolaget vill lyfta att en god inomhusmiljö handlar om mer än att uppfylla lagkrav för t.ex. radon och OVK. En viktig indikator skulle t.ex. kunna vara antal certifierade byggnader (t.ex. enligt Miljöbyggnad) för att denna fråga inte ska prioriteras ner.

Skolfastigheter i Stockholm ABs yttrande daterat den 23 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

SISAB välkomnar att ett nytt förslag till miljöprogram för staden tagits fram. Vi ser positivt på att programmet spänner över ett flertal viktiga områden som kan bidra till ett hållbart Stockholm. Det är även bra att programmet ansluter till FN:s globala hållbarhetsmål i Agenda 2030.

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

SISAB ser positivt på att konsumtionens roll lyfts som central för att nå målet då en stor del av Stockholmarnas utsläpp genereras på annan plats än inom stadens geografiska gränser i samband med uttag av råvaror, tillverkning, transporter och resor.

Vad gäller exemplet på åtgärd att utveckla klimatberäkningar av nyproducerade byggnader vill SISAB betona vikten av att förhålla sig till branschgemensamma initiativ och inte börja utveckla egna beräkningsmetoder. Det är därför önskvärt att det framgår att det inte är något nytt verktyg som behöver utvecklas utan främst processen och kunskapen av att tillämpa klimatberäkningar för att kunna ställa relevanta krav.

Det är också viktigt att vi samarbetar med interna såväl som externa aktörer i frågan för att resultatet ska bli jämförbart samt utgå från den lagstiftning för klimatdeklarationer av byggnader som är under bearbetning av Boverket.

Begreppen Klimatberäkning och LCA används inte helt konsekvent. Det behöver förtydligas om det är klimatberäkning som avses med LCA eftersom en LCA kan innefatta mer än bara klimatberäkning/koldioxidutsläpp.

En fossilfri organisation 2030

SISAB ser positivt på en ökad ambitionsnivå inom staden för klimatarbetet. SISAB har avvecklat i stort sett all användning av fossila bränslen. Två oljepannor kvarstår för spetsvärme och kommer att avvecklas senast år 2021. År 2018 stod SISAB:s fjärrvärmeförbrukning för ca 95 % av de totala utsläppen av CO₂e som härrör från fastighetsbeståndets energianvändning. Från 2019 har SISAB avtal om klimatneutral fjärrvärme från Stockholm Exergi i avvaktan på avvecklingen av fossila bränslen i fjärrvärmeproduktionen. Sedan lång tid har också betydande energieffektiviseringar genomförts genom framför allt driftoptimering.

SISAB:s bedömning är att målet om 5 % fortsatt relativ energieffektivisering är rimligt och önskvärt att uppnå. När det gäller miljöprogrammets mål om 10 % effektivisering av byggnader äldre än 10 år är det viktigt att målet anges på bolagsnivå och inte per projekt eller byggnad. Detta för att på effektivast sätt och med mesta klimatnytta kunna möta målet. Energikartläggningar som planeras under 2020 kommer att ge stöd för planeringen. Det är vidare komplicerat med energiuppföljningar på projekt- och byggnadsnivå. Ombyggnader sker frekvent för att möta nya krav från hyresgäster och myndigheter och ofta installeras modernare ventilationssystem som sparar energi genom värmeåtervinning. I de fall ombyggnation bidrar till fler elevplatser kan dock energianvändningen i byggnaden gå plus minus noll. Utökade drifttider p.g.a. ökat bruk av byggnaderna under kvällar och helger kan ge en högre energianvändning men är ändå effektivt eftersom byggnaderna används under en större del av dygnet.

SISAB:s strävan är att fortsätta arbeta systematiskt med energi- och underhållsarbeten som minskar energianvändningen och ger en god inomhusmiljö. En viktig faktor i arbetet är drift- och övervakningssystemet vars utveckling med bl.a. AI-styrning förväntas ge fortsatta energieffektiviseringar genom driftoptimering. För att 10 %-målet ska vara möjligt behöver dock SISAB ett ekonomiskt utrymme för underhållsarbeten som håller en jämn och pålitlig nivå. Många åtgärder tar flera år att genomföra, och årets sänkning av budgetutrymmet påverkar planeringen av energieffektiviseringsåtgärder negativt. Med en stabil och långsiktig underhållsbudget och kloka val av fastigheter att energieffektivisera bedömer inte SISAB att det föreligger några nedskrivningsbehov.

Bolagen har ombetts kommentera möjligheten att arbeta efter det förra miljöprogrammets mål, 30 % energieffektivisering vid större ombyggnad. SISAB anser att 10 %-målet ger bättre förutsättningar för effektiva insatser (se ovan). Det är relativt få ombyggnader som omfattas av totalevakuering och målet ger en liten effekt

jämfört med de kostnader det kan innebära. Fastigheter med mindre investeringsutrymme riskerar att hamna under SISAB:s avkastningskrav och då kan nedskrivning bli aktuellt. Oberoende av energimålet har SISAB kunnat uppnå en energianvändning på över 30 % vid flera större ombyggnader, detta till stor del beroende på nya energieffektiva tekniska system och driftoptimering.

Gällande miljöprogrammets ambitioner att ställa krav på fossilfrihet avseende arbetsmaskiner och fordon så vill SISAB belysa att staden tidigare har samverkat med Trafikverket, Göteborg och Malmö stad och antagit gemensamma miljökrav för entreprenader där bl.a. krav på fordon och arbetsmaskiner ingår. Att ställa skarpare krav än övriga i branschen tenderar är att öka kostnaderna i byggprojekten. SISAB anser därför att en skärpning av kraven bör ske inom ramen för detta gemensamma initiativ. Det är också viktigt att kraven som ställs idag följs upp på ett effektivt sätt.

Ett klimatanpassat Stockholm

SISAB vill betona vikten av att samordna arbetet med att hantera effekterna av skyfall och översvämningar på stadsövergripande nivå. Risken är stor att problem förflyttas till en närliggande aktör när åtgärder vidtas på enskilda fastigheter. Klimatanpassningar är också förenat med stora investeringar vilket bör beaktas i stadens budgetarbete.

Ett resurssmart Stockholm

SISAB anser att miljöprogrammet bör förtydligas avseende avfallshantering i bygg- och rivningsprojekt. De byggande bolagen har tagit fram gemensamma krav för bygg- och rivningsavfall som skulle kunna fungera som goda exempel inom staden. Dessa krav bygger i sin tur på Sveriges Byggindustriers riktlinjer för bygg- och rivningsavfall och tar även upp att återanvändning och spillminimering ska eftersträvas.

SISAB ser positivt på att i planläggning identifiera ytor för masshantering och det vore positivt om staden även kan verka för att underlätta tillfällig förvaring av byggmaterial för återanvändning, likt Stocket fast för byggnadsmaterial, som även kan tillgängliggöras för privatpersoner och näringsliv.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

SISAB konstaterar att det är en utmaning att få till multifunktionella ytor i så väl nybyggnation som på befintliga gårdar. Den tillgängliga friytan minskar i takt med att staden växer och förtätas. Det är många intressen som ska tillgodoses bl.a. i form av rekreation, lek, dagvattenhantering, växter för biologisk mångfald, klimatreglering m.m. SISAB arbetar därför med att ta fram ett eget verktyg till stöd för sådana avvägningar. En fortsatt utveckling av processer och verktyg inom staden, bl.a. grönytefaktor välkomnas. Bolaget vill också betona vikten av att staden tidigt i plan och exploateringsarbetet intar ett fågelperspektiv för att säkerställa att helheten blir bra samt vid behov genomför prioriteringar när alla behov inte kan tillgodoses.

Ett Stockholm med frisk luft och god inomhusmiljö

Det nya Miljöprogrammet saknar krav på god inomhusmiljö vilket tidigare funnits med. Miljöcertifiering (Miljöbyggnad) skulle kunna nämnas som ett sätt att säkerställa kvalitet i ny bebyggelse och göra nödvändiga avvägningar. Eftersom Miljöbyggnad inkluderar både energi, inomhusmiljö och material är systemet ett bra verktyg för att säkerställa att bl.a. en god inomhusmiljö säkerställs trots skarpa energikrav.

Ett giftfritt Stockholm

Kapitlet kopplar till stadens kemikalieplan som förtydligar arbetet för ett giftfritt Stockholm. Bolaget har tidigare utnyttjat möjligheten att lämna synpunkter på såväl kontorsremiss som förslag till ny kemikalieplan 2020-2023 och har inga ytterligare synpunkter inom detta område.

Övrigt

SISAB vill lyfta fram behovet av en god dialog i samband med det fortsatta arbetet för att skapa en mer hållbar stad och fastighetsförvaltning. Vi ser fram emot att involveras mer i arbetet med detta och nästkommande miljöprogram för att bidra till ändamålsenliga, verkningfulla och kostnadseffektiva mål för staden och vår sektor.

SISAB ser positivt på att programmet lyfter vikten av samverkan inom och mellan stadens aktörer. Det skulle dock behöva tydliggöras vem som leder och samlar nya samverkansgrupper, och se till att det finns resurser till detta. En samordnande funktion på SLK som sammankallar samverkansgrupper vore positivt.

Miljöprogrammet lägger stort fokus på inköp och upphandling för att styra utvecklingen åt rätt håll. Bolaget håller med om att det är viktigt och arbetssättet med kategoristyrning av inköp förefaller vara ett bra och kraftfullt verktyg då stora inköpsvolymerna samordnas. En väsentlig men resurskrävande del i upphandlingsverktyget är att arbeta med styrning och uppföljning - om krav åsidosätts utan konsekvenser riskerar konkurrensen att snedvridas. Vi önskar att staden även här stöttar och utvecklar samordnade verktyg och resurser som säkerställer kravuppfyllande.

Micasa Fastigheter i Stockholm ABs yttrande daterat den 22 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget har sedan många år en verksamhet som är certifierad för miljöledning samt energi-/klimatledning. Ledningssystemet med dess verksamhetsstyrning och uppföljning är ett väl utvecklat arbetssätt för att identifiera och hantera denna typ av frågor.

Micasa Fastigheter arbetar för att integrera miljö, klimat och andra hållbarhetsfrågor i den ordinarie verksamheten. Bolaget anser att det gynnar saken att integrera dessa frågor i ordinarie verksamhetsplanering.

För innevarande år arbetar bolaget aktivt med åtgärder inom miljöområdet. Bolaget kommer under 2020 att arbeta fram och planera åtgärder i enlighet med Miljöprogram 2020-2023.

Micasa Fastigheter är ett bolag och lyder under Lagen om kommunala allmännyttiga bolag. Bolagets intäkter utgörs av hyror. Dessa regleras bland annat via det samverkansavtal bolaget har med staden och för bolagets direkthyresgäster fastställs hyrorna utifrån bruksvärdesprincipen efter förhandling med hyresgästföreningen. Således ser bolaget svårigheter att öka intäktsnivåerna för att fullt ut möjliggöra de i programmet föreslagna åtgärderna.

Motstridigheter förekommer i programmet. Dessa kan ses över för att på så sätt skapa en tydligare målbild. Samordningen och helhetsbilden mellan hur de sju prioriterade målområdena påverkar och påverkas av varandra kan med fördel utvecklas.

Tydlighet i framtagande och beskrivande av de uppföljningsmått (t.ex. indikatorer) som programmet föreslår behövs. Arbetet bör färdigställas innan programmet slås fast för att de uppföljnings-mått som valts ska leda till att övergripande syfte och mål uppfylls. I samma anda behöver beräkningsmodell, utgångsläge och redovisningsformat för respektive uppföljningsmått vara tydligt klarlagd i program och bilagor.

Miljöprogrammet lägger inom samtliga målområden fokus på inköp och upphandling för att styra utvecklingen åt rätt håll. Det är positivt att Staden genom sin gemensamma upphandling ser till att ekologiska och sociala krav ställs. Upphandling är ett kraftfullt verktyg och kan genom nämnders och bolags efterföljande styrning och uppföljning starkt bidra till programmets resultat.

Specifika kommentarer

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Micasa Fastigheter ser positivt på en ökad ambitionsnivå för klimatarbetet i staden. Positivt är också att konsumtionens inverkan lyfts för att nå klimatmålen då utsläpp även genereras i samband med uttag av råvaror, tillverkning, transporter och resor, d.v.s. utanför stadens geografiska gränser.

En aktivitet som föreslås är att utveckla klimatberäkningar för nyproduktion av byggnader. Micasa Fastigheter vill i det sammanhanget påtala vikten av att inte utveckla egna beräkningsmetoder utan istället förhålla sig till och samverka med branschgemensamma initiativ. Beräkningsresultat bör kunna förstås av en bredare allmänhet och kunna användas för att uppfylla lagstiftning, skapa verifikat för exempelvis Miljöbyggnad och utgöra jämförelseunderlag gentemot andra fastighetsaktörer i Sverige.

För klimatutsläppsberäkningar för bolaget/staden som helhet är det önskvärt att staden lägger fast en beräkningsmetod för samordnad redovisning oavsett om metoden är egenframtagen eller följer en befintlig standard. För Micasa Fastigheter är det viktigt att det tydligt framgår hur beräkningar för exempelvis de beting som specificeras i klimathandlingsplanen har genomförts (och ska genomföras framgent)

samt vad som ska innefattas i beräkningen. Tydlighet är avgörande för att skapa transparens, trovärdighet och möjlighet att jämföra med andra fastighetsbolag.

En fossilfri organisation 2030

För mål som avser att spara energi anser Micasa Fastigheter att den ändring från ett arearelaterat mål till ett relativt energi-sparmål om fem procent, i fastighetsbeståndet som helhet, är tydligt och bra. Vi ser även positivt till att låta det ambitiösa målet om 55 kWh/m² för nyproduktion kvarstå även under kommande period.

I programmet föreslås en tioprocentig besparing i byggnader som är äldre än tio år. Bolaget utgår från att kravet avser fastighetsbeståndet i stort och inte skall ses för de enskilda byggnaderna.

Bolaget anser att ett tioprocentmål för varje enskild byggnad inte är möjligt att uppnå då stora effektiviseringar redan genomförts i flera av bolagets fastigheter. De resurser som avsatts skall användas där de gör mest klimatnytta per krona. Som ett exempel kan nämnas att ett nettotillskott av koldioxid orsakas om byte av byggnadsdelar, genomförs i förtid vilket innebär en stor belastning i form av tillverkning, avfallshantering och transporter.

Vi har även blivit ombedda att i remissvaret yttra oss kring huruvida det trettioprocentmål som finns i tidigare miljöprogram, i samband med ombyggnationer, ska införas även i det nya programmet. Micasa Fastigheter anser inte att kravet hittills varit drivande men att bolaget/Staden riskerar att prioritera ned ombyggnationernas inverkan om målsättningen tas bort.

Klimathandlingsplanen, en bilaga till Miljöprogrammet, framgår att Micasa Fastigheter ska spara 1315 ton koldioxid under perioden. Användning av fjärrvärme är bolagets huvudsakliga utsläppskälla vilket innebär att det även i detta fall är genom energieffektivisering som besparing ska ske. Vid ett överslag innebär stadens koldioxidbeting ett energisparkrav på 20 procent. Micasa Fastigheter anser att en besparing om fem procent energi under perioden är en rimlig nivå, för fastighetsbeståndet som helhet och innefattande samtliga energislag.

Istället för att enbart fokusera på utbyggnad av solenergi föreslår bolaget en breddning så att all förnybar energi premieras. Bolaget föreslår att ett stadsgemensamt koncept för investering i förnybar energi tas fram. Staden har sedan tidigare gemensam upp-handling av miljöanpassad el. Bolaget föreslår att denna fråga hanteras på samma sätt.

Vad gäller avveckling av oljepannor för uppvärmning så har Micasa Fastigheter tre sådana pannor. Dessa används enbart som spetsvärme då bergvärmepumparna inte räcker till. Fastigheterna finns i områden där möjlighet till fjärrvärmeanslutning saknas och elnätet inte är dimensionerat för att klara uppvärmning via elpanna. Bolaget utreder möjligheten att konvertera befintlig uppvärmning till förnybart bränsle.

Vi ser det som positivt utmanande med utökade ambitioner på transportområdet. För att underlätta implementering och kommunikation med marknaden är det önskvärt att även fortsättningsvis ställa gemensamma krav för entreprenader i samarbete med

Trafikverket, Göteborgs stad och Malmö stad. Med en gemensam kravställning mot marknaden kan vi skapa säkerhet för entreprenörer och leverantörer och minska risken för uteblivna anbud till följd av skärpta krav.

Ett klimatanpassat Stockholm

För att kunna hantera risken för värmeböljor föreslås åtgärder som luftkonditionering, svala rum, vilket innebär en ökad användning av energi och köldmedium (växthusgaser) för att uppnå ett säker-ställt inomhusklimat för de äldre i Stockholms omsorgsfastigheter. Även under årets kallare delar är fastigheter för äldre mer energikrävande då temperaturen inomhus förväntas vara 22 grader istället för mer normala 18 grader. Dessa krav försvårar arbetet att nå föreslagna målnivåer.

Bolaget vill understryka vikten av att samordna arbetet med att hantera effekterna av skyfall och översvämningar på stadsövergripande nivå. Risken är stor att problem skjuts över på annan aktör, grannfastighet, när åtgärder vidtas inom den egna fastigheten.

Ett resurseffektivt Stockholm

Vi ser positivt på att Byggsvarubedömningens används för att välja material i samband med byggande och drift av fastigheter. Vi vill dock flagga för att det är kriterierna som byggsvarubedömningen satt upp som är kravställande för material-/produktval, inte användandet av verktyget i sig då en sådan formulering kan anses vara konkurrenshämmande och i strid med Lag om offentlig upphandling. Föreslagna indikatorer i programmet kan behöva justeras.

Micasa Fastigheter delar uppfattningen om att ett ökat fokus behöver läggas på livscykelanalys (LCA) i byggnaders produktionsskede för att minska miljöpåverkan. Återigen vill bolaget peka på vikten av att använda bransch-gemensamma beräkningsmetoder, bestämma avgränsningar och verktyg.

I tidigare miljöprogram fanns ett avsnitt om inomhusmiljö som har tagits bort i denna version. Det är önskvärt att staden ställer krav på och följer upp att byggande bolag har systematiska arbets-sätt för avvägningar mellan olika parametrar vid husbyggnation. Ett uppföljningsmått för exempelvis antal certifierade byggnader (t.ex. enligt Miljöbyggnad) är värdefullt för att denna fråga inte ska prioriteras ner.

Micasa Fastigheter skulle välkomna ökat fokus på att minska byggavfall och -spill i Miljöprogrammet. De byggande bolagen har tagit fram gemensamma krav för bygg- och rivningsavfall som kan lyftas upp till övergripande nivå för staden. Dessa krav bygger i sin tur på Sveriges Byggindustriers riktlinjer för bygg- och rivningsavfall.

Bostadsförmedlingen i Stockholm ABs yttrande daterat den 3 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Bostadsförmedlingen stödjer i allt väsentligt förslaget till miljöprogram för staden. Programmet förefaller att vara väl genomarbetat och ge bra förutsättningar till att styra

stadens miljöarbete. Förslaget anknyter också tydligt till Agenda 21, till de nationella miljömålen samt till kommunfullmäktiges vision och budget.

Det är mycket positivt att staden även fortsättningsvis avser att inta en framträdande och pådrivande roll i miljö- och klimatarbetet, inom landet och internationellt. Inriktningen och de planerade insatserna för att uppnå ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 beskrivs tydligare och mer utförligt jämfört med tidigare program. Här uttrycks bland annat en högre ambitionsnivå för minskningen av växtgasutsläppen samt avseende cirkulär ekonomi och hållbar resursanvändning inom staden.

Målet om att Stockholm ska vara en fossilfri och klimatpositiv stad 2040 får uppfattas ha en särskild prioritet i programmet vilket motiveras av insikten om allvaret i den klimatutmaning som gäller inte bara staden utan hela landet och världen. Bolaget konstaterar att en betydande del av reduktionerna av växthusgasutsläpp förväntas uppnås inom transportsektorn. För att avsedda resultat ska kunna uppnås är staden beroende av statliga beslut om regelförändringar och styrmedel. Det är därmed viktigt att staden aktivt samverkar med staten och EU gällande dessa frågor.

Uppfyllelsen av stadens klimatmål påverkas generellt i hög grad av andra aktörer än stadens egen organisation. Här har också det regionala perspektivet stor betydelse exempelvis vad gäller frågor inom trafiksystem, näringsliv och stadsplanering. Därför är det angeläget att staden är pådrivande i klimatarbetet även på den regionala arenan, exempelvis vad gäller samverkan med andra kommuner, näringsliv och universitet/högskola.

Programmet ger stöd för att tolka de olika bolagens och nämnders direkta miljöpåverkan genom de egna verksamheterna. Dock kräver uppfyllelse av stadens miljömål ofta samverkan både mellan bolag/nämnder och med andra intressenter samt kunskapsutveckling. För att genomförandet av programmet ska bli effektivt är det därför viktigt att det finns ett samordnat expertstöd inom staden att tillgå (med funktioner som exempelvis miljöfordon inom miljöförvaltningen).

Stadens inköp och upphandlingar är av stor betydelse när det gäller att uppnå målen i miljöprogrammet. Stadens nya inköpsorganisation innebär en övergång till kategoristyrda inköp vilket bör ge bra förutsättningar för samordning vad gäller kravställande och uppföljning, exempelvis när det gäller fordon och transporter samt livscykelperspektiv på upphandlade produkter.

Bolaget menar att programmets struktur gärna kan förtydligas något för att bli mer lättöverskådlig, exempelvis genom numrering av de olika målen, underrubrikerna till dessa samt tillhörande åtgärder och ansvarsfördelning.

Sammanfattningsvis ställer sig bolaget i allt väsentligt bakom förslaget till miljöprogram 2020-2023.

AB Stockholmshems yttrande daterat den 31 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholmsregionen välkomnar det nya miljöprogrammet som generellt anger en hög ambition för stadens miljöarbete. Den nya strukturen med program och tillhörande handlingsplaner skapar en ökad funktionalitet och tydlighet i verksamheterna. Bolaget tycker det är bra och viktigt att miljöprogrammet kopplar till de 17 målen i Agenda 2030.

Vad gäller målsättningarna för fossilfritt och klimatpositivt Stockholm samt en fossilfri organisation så konstaterar vi att vårt eget bolagsmål Klimatneutral 2030 i målsättning och aktiviteter är i linje med stadens miljöprogram. Det är välkommet att stadens har en hög ambition, det stöttar bolagets arbete.

För att möjliggöra en effektiv och transparent uppföljning av stadens klimatmål och bolagets bidrag till detta behöver det klargöras hur klimatberäkningarna av bolagets verksamhet och aktiviteter ska utföras för att följa upp bolagets CO₂-beting. Metoden bör vara i enlighet med branschstandarder för klimatrapporering.

Flertalet åtgärder relaterat till målen för ett fossilfritt Stockholm och en fossilfri organisation är sammanlänkande. Målen skulle kunna omformuleras till ett mål då det är tydliga synergieffekter dem emellan. Det skulle förenkla och förtydliga målområdena. Utöver det finns även möjligheter att förtydliga kopplingar mellan stadens mål och arbete med grönska och minskad klimatpåverkan.

Vad gäller aktiviteten att utveckla klimatberäkningar för byggnation är det önskvärt att det framgår att det inte är något nytt verktyg som behöver utvecklas. Framst är processer och kunskap av att tillämpa verktyg och tolka resultat för att kunna ställa relevanta krav på reduktion i behov av utveckling. Klimatberäkningsverktyg utvecklat av branschen finns redan framtaget. Det är av vikt att staden samarbetar med interna såväl som externa aktörer i frågan samt utgår från den lagstiftning för klimatdeklARATIONER av byggnader som är under bearbetning av Boverket.

Miljöprogrammet hänvisar till Klimathandlingsplanen 2020-2023, men även till åtgärder i handlingsplan för Fossilbränslefri organisation 2030. Det sistnämnda uppfattas som inarbetat i Klimathandlingsplanen. Om den inte är så fullt ut så föreslås de integreras för en minskad mängd styrande dokument.

Det är positivt med utökade ambitioner på transportområdet. För att underlätta implementering och kommunikation med marknaden vore det önskvärt med ett fortsatt samarbete med att ställa gemensamma krav för entreprenader i samarbete med Trafikverket, Göteborg och Malmö stad. Genom samverkan och gemensamt kravställande mot marknaden kan vi skapa säkerhet hos entreprenörer och leverantörer och hantera risken med minskade anbud till följd av utökade krav.

Som framförs i remissvar för klimathandlingsplan så är det otydligt vilket mål för energieffektivisering och för utbyggnad av solenergi som bolaget ska styra mot.

Givet att energieffektiviseringsmålet riktar sig mot åtgärder i byggnader endast, är vår bedömning är att målet om 5 procent relativ energieffektivisering är rimligt. Detta givet de ekonomiska förutsättningarna och personella resurser som finns att tillgå i dagsläget.

Bolagen har under arbetet med miljöprogram och klimathandlingsplan framfört att ett energieffektiviseringsmål, utöver 5-procent energieffektivisering, behöver mötas med ökade finansiella och personella resurser för att anses vara genomförbara. Vår rekommendation är att målet anges på bolagsnivå och inte på byggnadsnivå. Detta för att skapa flexibilitet i åtgärder bolagen kan vidta för att uppnå målet. För att minska vår klimatpåverkan är det viktigt att insatserna riktas mot de delar av beståndet, eller verksamheten, där de gör mest nytta.

Inom området klimatanpassning så är det av vikt att analys av sårbarheter följs av genomförandet av åtgärder. Förmågan att utföra dessa åtgärder är kritiskt och bör därför följas upp, varför indikatorer för detta delområde kan utvecklas.

Samordning mellan stadens olika delar är nyckeln för att få effektiva åtgärder inklusive att skapa eventuella ytor som behövs för att utveckla mångfunktionella lösningar. Åtgärder på kvartersmark samt allmän platsmark behöver samordnas. Beroende på förväntningarna från staden vad gäller bolagets förmåga att vidta åtgärder kan finansiering bli en kritisk fråga.

Bolaget ser positivt på att det poängteras i Miljöprogrammet att det behövs samverkan med näringslivet och andra krafter för att hitta cirkulära och avfallsförebyggande lösningar. Textil och förpackningsinsamling samt återbruk av byggmaterial kräver samverkan för att lyckas. Ett verktyg för att implementera målet om ökat återbruk är att exempelvis utöka funktionen med Stocket så att tjänsten hanterar byggvaror. För att öka möjligheten att hitta det material som behövs i projekt kan staden även överväga att öppna upp Stocket även för externa parter. För att Stockholmskem ska kunna vidareutveckla arbetet med schaktmassor behöver vi hjälp att hitta ytor i staden för återanvändning som minskar transporter. En strategi för masshantering i samband med detaljplaner kan vara ett verktyg för detta.

Bolaget konstaterar att stadens förmåga att fortsätta utveckla arbetet för ökad resurseffektivitet bygger på att god statistik och uppföljning kommer stadens bolag och förvaltningar till del.

För att uppnå målen relaterat till biologisk mångfald ser Stockholmskem positivt på en utökad involvering av fastighetsägare finns inom staden. Utmaningar och möjligheter i användandet av kvartersmark kan utvecklas i miljöprogrammet och tillhörande handlingsplan för målområdet. Vi har ett stort antal fastigheter som kan bidra positivt till att stärka de ekologiska sambanden i staden. För att uppnå detta är även för detta målområde samverkan inom staden av största vikt. Även om mycket kan åstadkommas genom god planering och stärkta samband så finns det en målkonflikt att hantera vad gäller bevarande av biologisk mångfald och en expanderande stad som förtätas.

Delmålet ett giftfritt Stockholm har en tillhörande Kemikalieplan som Stockholmskem inkommit med remissvar till separat. Föreslagna indikatorer i miljöprogrammet tillhörande detta delmål kan behöva specificeras ytterligare. Det är i dagsläget svårt att avgöra om indikatorerna kommer innebära någon ytterligare uppföljning och rapportering från bolagen till kemikaliecentrum jämfört med dagsläget. Till exempel är det oklart om rapportering från Byggvarubedömningen kan tillgodose stadens önskan

att följa upp antal kemiska produkter i stadens verksamheter som innehåller utfasningsämnen.

Stockholmshem har även skickat in ett kompletterande yttrande enligt följande.

Stockholms Stadshus AB (SSAB) har i en komplettering till remisserna av Miljöprogrammet och klimathandlingsplanen begärt att bolaget ska utreda och förtydliga sin syn på genomförbarheten av energieffektiviseringsmålen för byggnader äldre än 10 år, samt konsekvensen av ett mål på 30-procentig energieffektivisering vid renovering.

De frågor SSAB önskar ytterligare svar på är:

- Är 30-procentmålet möjligt att genomföra?
- Hur är relationen mellan målen? Är det ena mer utmanande än det andra?
- Vilka konsekvenser skulle ett 30-procentmål få? Vilka processer skulle drivas på?
- Skulle detta tillägg tillföra något t ex sätta mer fokus på energirenovering eller skulle det få samma effekt att bara ha målet om 10 procent för byggnader äldre än 10 år?

Generellt är bolagsövergripande mål att föredra för att ge verksamheten flexibiliteten att rikta insatserna där de ger mest effekt på energieffektivisering och minskad klimatpåverkan.

Bolagets bedömning är att i jämförelse med ett mål på 30 procent energieffektivisering vid ombyggnationer av en storlek som leder till evakuering är målet om 10 procents energieffektivisering på byggnader äldre än 10 år mer utmanande. I vårt bestånd är ca 92 procent av alla fastigheter äldre än 10 år, målet innebär därmed ett bolagsmål på ca 9,4 procent energieffektivisering. Detta förutsatt att energibesparingen endast berör värme. Inkluderar energibesparingsmålet även el innebär målet en energibesparing på ca 9,9 %.

Det 30 procentiga målet innebär ca 0,5 procent besparing genom ca 7 renoveringsprojekt av denna storlek på 4 år.

Under det gällande miljöprogrammet är målet 10 procent, men få av bolagen har klarat detta. Med likande förutsättningar är risken stor för samma utfall. För att klara 10-procentmålet är bedömningen att det för Stockholmshem kommer innebära *ett tredubblat behov* av investeringar i energieffektiviseringsåtgärder. Det kräver även att projektorganisationen i bolaget (tekniska projektledare, projektadministration, upphandlingsstöd) som kan möta den ökade mängden projekt ökas till följd av målet. Det innebär även en risk att lönsamhetskravet på 5 % kalkylränta inte uppnås i samtliga energiprojekt, exempelvis om underhåll måste göras i förtid på grund av energieffektiviseringsåtgärder.

Sammantaget leder denna föreslagna målnivå till en uppenbar risk för olönsamma åtgärder som inte går att förena med de krav på affärsmässighet som bolaget har att iaktta enligt 2 § lag (2010:879) om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag. Det är angeläget att den särlagstiftning som styr de kommunala bostadsbolagen beaktas vid framtagandet av miljöprogrammets mål. Den grundläggande innebörden av kravet på

iakttagande av affärsmässiga principer i ett allmännyttigt bostadsföretag är att bolaget ska agera som ett långsiktigt privat fastighetsbolag skulle ha gjort i motsvarande situation. Att de kommunala bostadsföretagen har ett allmännyttigt syfte med höga ambitionsnivåer påverkar i sig inte kravet på affärsmässighet.

Målet om 30 procent går att nå men är särskilt svårt i vissa kulturklassade byggnader där tilläggsisolering av fasad är svårt på grund av de kulturella och arkitektoniska begränsningar som gäller. Svårigheten accentueras när återvinning av ventilationsluft ej är möjligt på grund av platsbrist. I den typen av projekt är det troligare att en besparing landar på maximalt 10-20 procent. Om ett 30-procentmål definieras på byggnadsnivå bör därför ett undantag från 30-procentmålet definieras för byggnader med större arkitektoniskt värde.

Med tanke på mängden planerade större renoveringar uppskattas detta mål leda till ca 0,5 procent energieffektivisering under programperioden. I tillägg så är ambitionen från bolagets sida att med hänsyn till kostnadseffektiviteten minska antalet ombyggnationer som kräver evakuering. Det är alltså relativt liten påverkan jämfört med målet på 10 procent på byggnader äldre än 10 år, där renoveringsfastigheterna ju redan ingår. För att ha en chans att nå 10-procentmålet måste vi ändå ta alla möjligheter till energirenovering, så det kommer sannolikt ändå utredas i de större projekten. Utöver stadens krav kommer dessutom externa krav på IMD värme, vilket kommer resultera i att energieffektiviseringar kommer prioriteras i de sämsta byggnaderna i beståndet.

Stockholms shems bedömningar och kommentarer

Beting	Energibesparing på 4 år	Kommentar
30 % renovering	0,5 %	Cirka 7 projekt på 4 år
10 % byggnader äldre än 10 år	9,4 % Energibesparing i värme. Är besparingen inklusive fastighetsel blir kravet ca 9,9 %	92 % av våra fastigheter är äldre än 10 år (byggår 2009 och bakåt)
Både 10 % krav och 30 % krav	9,9 % Energibesparing värme inklusive fastighetsel blir 10,4 %	Då effekten av nyproduktion inte kan tillgodoses med mål på byggnadsnivå blir energieffektiviseringsmålet på bolagsnivå ännu högre.
4 % från 2018-2021	4 %	Den takt vi kunnat hålla innevarande miljöprogram

Stockholms Stadsteater ABs yttrande daterat den 31 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Stadsteater AB, nedan Kulturhuset Stadsteatern, har som remissinstans ombetts att yttra sig om rubricerad remiss av Nytt Miljöprogram.

Kulturhuset Stadsteatern ställer sig bakom programmet i dess helhet. Programmet är välskrivet och ambitiöst.

Det önskas vägledning och stöd avseende praktiska frågor om vilka krav som kan/bör uppställas vid inköp och upphandling avseende de centrala målen som alla bolag ska iakttä, exempelvis klimateffektiva transporter, minskad energianvändning i byggnader/anläggningar.

Det önskas vägledning och kunskapsöverföring om arbetet med gröna hyresavtal och ta del av plan för pilotprojekt.

Hur stadens bolag på effektivt sätt kan bidra med återbruk av material från verksamheten och kontorsmiljöerna bör stadens olika organisationer samverka kring. Även hur de prioriterade områdena avseende konsumenterna minskade klimatpåverkan kan ske - bör samordnas för att lära av andra organisationer. Kulturhuset Stadsteatern kan bidra vad gäller projekt om återbruk och minskad resursanvändning vad gäller konsumenter och egna verksamheten.

Skolfastigheter i Stockholm ABs yttrande daterat den 27 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Familjebostäder har tagit del av förslaget till nytt miljöprogram 2020-2023 och lämnar härmed synpunkter i för bolaget relevanta delar.

Bolaget anser att miljöprogrammet i övervägande delar är väl genomarbetat och omfattar de viktigaste målområdena för klimat och miljö. Bolaget ser positivt på nya prioriteringar i miljöprogrammet, såsom klimatanpassning, resurseffektivitet och biologisk mångfald. Det nya perspektivet om konsumtionens påverkan och initiativet till klimatbudget med bolagsvisa utsläppsbeting är relevanta och Familjebostäder välkomnar förslag för att nå faktiska utsläppsminskningar.

Familjebostäder har emellertid specifika synpunkter inom följande målområden:

Fossilfri organisation 2030

Etappmålet "Effektiv energianvändning". Byggnader äldre än 10 år ska energieffektiviseras med 10 %.

Bolaget ställer sig ytterst tveksamt till att det är möjligt att nå detta mål under målperioden. Bolaget menar dessutom att genomförande sannolikt inte är förenligt med lag. Byggnader äldre än 10 år utgör drygt 90 % av bolagets fastighetsbestånd. Effekten av det nya etappmålet i kombination med energikraven i nyproduktion är att bolagets totala energianvändning skulle minska totalt med 13 %.

Bolaget har, i arbetet med att utforma miljöprogrammet, föreslagit ett totalt energisparmål om 5 %. Denna målnivå är i enlighet med bolagets långsiktiga plan för underhåll och är långsiktigt ekonomiskt försvarbar. En målnivå om -13 % skulle innebära investeringar om inemot en miljard kronor, vilket bolaget bedömer vara orimligt mot bakgrund av följande.

Familjebostäders befintliga bestånd, dvs byggnader äldre än 10 år, har ingått i ett energieffektiviseringsprogram sedan 2008, i samband med att det första

miljöprogrammet för Stockholms stad beslutades. Genomförd energieffektivisering av det befintliga beståndet uppgår ackumulerat till 22 % fram till 2019. Stora satsningar på underhåll har genomförts, med fönsterbyten och tilläggsisoleringar som följd, samt stort fokus på driftoptimering. Detta har resulterat i att bolaget idag generellt sett inte har något eftersatt underhåll och att alla enklare åtgärder, s k ”låg hängande frukter”, redan är genomförda. Det som kvarstår är energiåtgärder kopplade till större renoveringar och planerat underhåll.

För att klara ytterligare energibesparing i befintligt bestånd krävs därmed att bolaget skulle behöva tidigarelägga underhållsåtgärder som t ex fönsterbyte och fasadbyte med tilläggsisolering. Bolaget anser att det varken är försvarbart ekonomiskt eller miljömässigt att byta ut fönster och fasad i förtid och i avsaknad av förvaltningsmässigt behov. Ur ett ekonomiskt perspektiv ska fastigheternas underhåll baseras på att byggnaders komponenter ska ha tjänat ut innan de byts. Ur ett miljöperspektiv bör material och komponenter enbart tillverkas då det finns ett faktiskt behov för utbyte. All materialtillverkning innebär användning av resurser och klimatpåverkande utsläpp.

För höga energikrav kan även innebära att olönsamma energiåtgärder behöver vidtas för att nå målet. Bolaget har i vissa projekt arbetat med att installera ventilationsåtervinning genom FTX (till- och frånluftsventilation) med syfte att radonsanera. Åtgärden resulterade i en energibesparing på mer än 10 %, dock till en investeringsnivå som var mer än dubbelt så hög för att vara ekonomiskt försvarbar om syftet med åtgärden enbart var att spara energi. Bolaget har valt att inte införa denna teknik storskaligt då den inte uppfyller avkastningskravet, d v s inte är affärsmässig. Det är bolagets uppfattning att liknande åtgärder enbart ska genomföras om det finns fler skäl än att spara energi.

Föreslaget energimål innebär även att utökade personella resurser behövs inom bolaget och att andra åtgärder - som exempelvis insatser för ökad trygghet i bostäder och bostadsområden och klimatskyddsåtgärder – skulle behöva nedprioriteras.

Sammantaget leder den föreslagna målnivån till en stor risk för olönsamma åtgärder som inte går att förena med de krav på affärsmässighet som bolaget har att iaktta enligt 2 § lag (2010:879) om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag. För att nå målen i förening med lagstiftningen skulle helt andra åtgärder behöva övervägas i högre utsträckning.

Det är bekymmersamt att den särlagstiftning som styr de kommunala bostadsbolagen inte beaktats vid framtagande av målen i miljöprogrammet. Gällande lagstiftning som har bred förankring är ett resultat av en lång process som startade redan i början av 1990-talet och som handlade om de privata och kommunala bostadsbolagens förutsättningar och relation till varandra. De allmännyttiga bostadsföretagen befinner sig på en konkurrensutsatt marknad och de ekonomiska villkoren mellan kommunala bostadsföretag och privata likställdes i lag. Den grundläggande innebörden av kravet på iakttagande av affärsmässiga principer i ett allmännyttigt bostadsföretag är att bolaget ska agera som ett långsiktigt privat fastighetsbolag skulle ha gjort i motsvarande situation. Att de kommunala

bostadsföretagen har ett allmännyttigt syfte med höga ambitionsnivåer påverkar i sig inte kravet på affärsmässighet.

Ett klimatanpassat Stockholm

Familjebostäder vill understryka vikten av att samordna arbetet med att hantera effekterna av skyfall och översvämningar på stadsövergripande nivå. Risken är annars stor att problem bara flyttas över på en annan aktör när åtgärder vidtas på enskilda fastigheter.

Ett resurssmart Stockholm

Familjebostäder anser att miljöprogrammet bör förtydligas avseende avfallshantering i byggprojekt. De byggande bolagen har tagit fram gemensamma riktlinjer för avfallshantering som föreslås lyftas upp till stadsnivå.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Familjebostäder konstaterar att det är en utmaning att skapa multifunktionella ytor i såväl nybyggnation som på befintliga gårdar. Många intressen ska tillgodoses bl.a. i form av rekreation, lek, dagvattenhantering, växter för biologisk mångfald, klimatreglering och inte minst ytor för cykelparkering. En fortsatt utveckling av processer och verktyg, bl a grönytefaktor, välkomnas.

Övrigt

I tidigare miljöprogram fanns ett avsnitt om inomhusmiljö som helt saknas i det nya programmet. Det är önskvärt att staden ställer krav på och följer upp att de byggande bolagen har systematiska arbetssätt för att göra nödvändiga avvägningar mellan olika parametrar vid husbyggnation. En indikator för t ex antal certifierade byggnader (t.ex. enligt Miljöbyggnad) är värdefullt för att denna fråga inte ska prioriteras ner.

Stockholm Parkerings yttrande daterat den 25 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget tar gärna en fortsatt viktig roll när det gäller utbygganden av stadens laddinfrastruktur. Bolaget äger dock bara en bråkdel av stadens parkeringar. För att lyckas med en fortsatt utbyggd laddinfrastruktur krävs dock att alla bolag och förvaltningar som äger parkeringar i staden förbereder för installation av laddinfrastruktur.

Bolaget arbetar aktivt med flera hållbara mobilitetstjänster, varav bilpooler är en av mobilitetstjänsterna som erbjuds i bolagets garage. Bilpoolerna är redan idag en viktig samarbetspartner till Stockholm Parkering. Tack vare att bolaget bedriver sin verksamhet inom civilrättslig lag som reglerar parkering på tomtmark, har det varit lättare att tillmötesgå bilpoolernas önskemål om bl. a reserverade parkeringsplatser och långtidstaxa, än vad stadens offentligrättsliga parkering haft möjlighet till.

Bolaget anser vidare att kravet på 10 % generell energieffektivisering kan slå skevt. Stockholm Parkering har tidigt investerat i energieffektiv LED-belysning som är sektionerad efter rörelse. Då bolaget i normalfallet inte har värme i sina anläggningar återfinns det inte någon stor energieffektiviseringspotential. Bolaget utgår även från att energi för laddning av elfordon exkluderas.

Bolagets uppfattning är att deponi endast sker då massorna har klassats som olämpliga för återvinning. Däremot föreslår bolaget att staden skulle kunna vara en lämplig aktör att tillhandahålla en plattform för direktutbyte av massor mellan projekt.

Stockholm Vatten och Avfall ABs yttrande daterat den 7 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Generellt

Miljöprogrammet är föredömligt kort och kärnfullt. Programmet beskriver att samverkan, innovation, kommunikation och slutligen upphandling och inköp, är obligatoriska verktyg för att kunna uppnå miljömål, vilket är grundstenarna för ett effektivt miljöarbete.

Tanken med nuvarande miljöprogram har varit att renodla till målsättningar som inte redan fastslagits på annat sätt genom i kommunfullmäktige beslutade styrdokument. Detta behöver framgå tydligare i de inledande delarna. Tex på s.8 under ”genomförande och uppföljning av Stockholms miljöprogram”.

En del av åtgärds punkterna är samma för de olika målområdena. I de fall de är samma bör dessa även formuleras precis lika och finnas med på båda platserna med en hänvisning, alternativt bara med på ena stället med en kommentar om relevans även på annat mål.

Hållbara varor och tjänster måste säkerställas. Det är viktigt att staden använder samma krav som flera andra organisationer, vilket är beskrivet i programmet. Därför rekommenderas även samarbete med branschorganisationer för att säkerställa att branscherna ställer samma krav. Stockholm Vatten och Avfall rekommenderar även att man arbetar med harmonisering av krav mellan olika länder, då många av leverantörerna arbetar på en global marknad. Utan att skapa en stor marknad kommer inte tillverkarna göra de investeringar för att ta fram nya mer hållbara produkter.

I programmet lyfts vikten av uppföljning av de krav som ställs i upphandlingar fram, vilket bolaget instämmer med. Det är viktigt att staden gemensamt utvecklar arbetet med avtalsuppföljning av gemensamma krav och gemensamma leverantörer. Detta i syfte att säkerställa att de krav vi ställer får önskad effekt samt för att effektivisera användning av våra och våra leverantörers resurser.

Programmet beskriver att varje nämnd ska formulera en miljö- och klimathandlingsplan vid sidan om verksamhetsplanen (s.9). Här vore det bra med ett förtydligande om i vilken form miljö- och klimathandlingsplanen ska vara och om det är en ambitionshöjning jämfört med idag. Idag sker uppföljning av miljöprogrammet i ILS. Detta gör att bedömningen av måluppfyllnad och uppföljningsprocessen blir svår.

Önskar ett förtydligande om uppföljningen ska förbättras i och med det nya miljöprogrammet.

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Gemensamma modeller behövs inom staden för att kunna säkerställa hur vi ska räkna på våra utsläpp och vilka avgränsningar som ska göras. Förslaget är att använda GHG (Greenhousegas protocol).

Då systemgränsen nu är uppvärmning, transport, el- och gasanvändning inom den geografiska kommungränsen, önskas att denna gräns kan revideras, för att få med viktiga utsläppskällor som vår verksamhet genererar. Stockholm Vatten och Avfalls största växthusgasutsläpp är metangas från våra reningsverk och ledningssystem. Utsläppen från reningsverken bör ingå i planen att minimera växthusgaser. Då klimatfrågan är global är det svårt att förstå systemavgränsning vid den geografiska kommungränsen. Nästa steg i klimatarbetet bör ta med de utsläpp som orsakas av stockholmarnas resor utanför kommungränsen samt utsläpp från produktion av varor eller tjänster som tillverkas utanför kommungränsen.

Minskade växthusgasutsläpp – högst 1,5 ton CO₂e per invånare

Ett etappmål är ”Vidareutveckla biogas som transportbränsle” (s.17). Idag har Stockholm Vatten och Avfall inget direkt arbete kopplat till biogas som transportbränsle. Den biogas bolaget producerar säljs till Scandinavian Biogas Stockholm AB, som uppgraderar gasen till bränsle och säljer det vidare. Om uppdraget är att utveckla användningen av biogas inom bolaget, så behöver det förtydligas.

En fossilfri organisation 2030

Ett etappmål minskade växthusgasutsläpp – högst 105 000 ton CO₂e från stadens verksamheter

Stockholm Vatten och Avfall förordar att staden tar fram en biogasstrategi så att användningen av den biogas som produceras i regionen ger största möjliga miljönytta.

Stockholm Vatten och Avfall har satt målet att fasa ut fossila bränslen till 2025 och inser att detta är en stor utmaning eftersom utbyte av fordonspark och arbetsmaskiner tar tid. Nu börjar eldrivna anläggningsmaskiner finnas på marknaden, men dessa är mycket dyrare och har begränsad kapacitet/funktion. Idag har dessa maskiner inte samma effektivitet som fossilt drivna maskiner, vilket är nödvändig för en entreprenör. Bolaget måste tillsammans med tillverkare och entreprenör utveckla mervärden i våra upphandlingar för att det ska vara möjligt med en övergång.

Idag består bolagets fordonspark till största del av biogasfordon, som även har en bensintank. Fordonen startar på bensin innan driften slås om till biogas. En utveckling behöver ske för att utveckla biogasbilar utan bensintank, vilket är en fråga som bör drivas gemensamt inom staden.

Effektiv energianvändning

Stockholm Vatten och Avfall behöver igen signalera för att vår energianvändning kommer att öka i och med rening av mer dricksvatten och avloppsvatten i ett växande Stockholm samt i och med ny reningsteknik för att förbättra reningen av avloppsvatten i SFA. Bolaget kommer att arbeta med energieffektivisering och optimering, men totalt sett kommer energianvändning att öka.

Ett klimatanpassat Stockholm

Det behöver tydligare framgå att det finns två spår. Att bygga klimatanpassat respektive att anpassa befintlig miljö till ett förändrat klimat.

Det står beskrivet om arbetet med att klimatanpassa Stockholm (s.24 "Ett förändrat klimat..."). En önskan är att texten mer konkret speglar prioriteringen i de principer vilken texten är hämtad från.

Stärkt förmåga att hantera skyfall

Det finns många bra förslag i avsnittet "Stärkt förmåga att hantera skyfall". Dessa förslag kan även ge mervärden som mindre tillskottsvatten som snabba flöden och därmed minskade bräddningar av spillvatten. Önskvärt vore att dessa förslag även följs upp med indikatorer.

Meningen på sid. 26, "Sammantaget medför det att risken för översvämningar ökar med negativa konsekvenser för exempelvis framkomligheten, vattenskador på fastigheter och ökade föroreningsmängder i dricksvattnet" föreslås ändras.

Kommentar: Att nämna föroreningsmängder i dricksvattnet som en av de tre största riskerna vid skyfall är missvisande. Det finns risk för mer föroreningar i vattentäkten, Mälaren, efter ett skyfall, men behöver inte påverka dricksvattenproduktionen så märkbart att det bör lyftas som en av tre risker. Bättre vore att lyfta fram risken för att verksamheter slås ut, som ex. sjukhus.

I exempel på åtgärder (s.26), finns åtgärden: "Säkerställ hållbar dagvattenhantering genom exempelvis gröna tak, genomsläpplig beläggning samt växtbäddar och skelettjordar med träd i stadsmiljön". Det är viktigt är att det finns tillgängliga volymer, t.ex. om det finns en skelettjord måste vattnet snabbt kunna komma ner i bäddens volym alternativt att bädden är nedsänkt och har en volym ovanpå trädbädden. Förslag på ny formulering: "Säkerställ alltid en hållbar dagvattenhantering i enlighet med dagvattenstrategin och i områden med hög risk vid skyfall även med fokus på snabbt tillgängliga stora volymer".

I exempel på åtgärder (s.26), finns åtgärden "Identifiera särskilt översvämningss känsliga geografiska områden och utred förslag till åtgärder". Kommenter: Ordet "översvämningss känsliga" medför inte med automatik att de även ligger i riskzonen. Måste vara "särskilt känsliga geografiska områden med hög risk för översvämning" som avses.

För etappmålet "Stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall" (s.27) bör Stockholm Vatten och Avfall läggas till i listan över vilka som ansvarar för att genomföra aktiviteter som bidrar till att etappmålet uppnås. Det gäller exempelvis medverkan i fördjupade risk- och sårbarhetsanalyser samt även arbete med

dagvattenanläggningar eller mångfunktionella ytor, vilka bolaget har en del i. Det gäller även stärkt förmåga att hantera skyfall för avloppsledningsnätet och reningsverken samt aktiviteter för att säkerställa kvaliteten i dricksvatten.

För etappmålet ”Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja” (s.28) bör Stockholm Vatten och Avfall läggas till i listan över vilka som ansvarar för att genomföra aktiviteter som bidrar till att etappmålet uppnås. Detta gäller aktiviteter som att exempelvis säkerställa tillgång av dricksvatten/vatten vid ökad efterfrågan i samband med värmeböljor och delaktighet i att identifiera lösningar för hushållning med regnvatten. Stockholm Vatten och Avfall bör även medverka vid risk- och sårbarhetsanalyser.

Ett resurssmart Stockholm

Det finns aktiviteter som är mycket viktiga för att få detta område att växa och ändra karaktär jämfört med traditionell avfallshantering. Kartläggning av stora och prioriterade resursflöden inom staden är ett sådant. Alla delar av staden skulle behöva hjälpa till med sina egna flöden och för att det ska ske behövs en aktivitet för detta.

På sidan 30 omnämns ambitionen om att utveckla samverkan med näringslivet för att gynna cirkulär ekonomi. Den tanke som arbetsgruppen hade var att det krävs någon form av ”centrum för cirkulär ekonomi” för att detta ska kunna drivas. Om detta ska genomföras behövs dels aktiviteter och resurser eftersom det idag inte faller naturligt under någon enskild organisation i staden.

Andra viktiga aspekter är samverkan och innovation samt inköp, där det behövs tydliga aktiviteter. Exempelvis behovet av att upphandlingar driver på produkters utveckling mot produkter med cirkulära förutsättningar saknas. Därför är stöd för konkret kravställning och uppföljning av dessa krav viktigt för att säkerställa ett effektivt arbetssätt inom staden.

En liknande handlingsplan som Klimathandlingsplanen rekommenderar vi bör tas fram för Ett resurssmart Stockholm. Planen bör förtydliga åtgärderna och hur de ska uppnås, vilket skulle underlätta genomförandet av de etappmål som finns för området.

Minskad resursanvändning och klokare konsumtion

Det är inkonsekvens i vad som omnämns i löptexten respektive vad som finns med i ”åtgärds punkter” och vad som finns i nyckeltal. Exempelvis så finns beskrivningar i text och i nyckeltal men inte i åtgärds punkter.

Förslag på förändringar i åtgärder och indikatorer (s.31 och 53):

- Det behövs en åtgärd som beskriver att stadens verksamheter ska se över möjligheterna till alternativa vatten för exempelvis bevattning
- Matsvinnet har begränsats i åtgärds punkten till stadens verksamhet i programmet. Vill man ha med en åtgärds punkt om minskat matsvinn bör det inte bara gälla stadens verksamheter utan även stadens invånare och andra verksamheter i staden.

- Indikatorn Matsvinn i stadens verksamheter är beskriven i programmet. Idag finns inga lämpliga metoder att följa upp denna indikator, så innan indikatorn kan användas bör en metod tas fram för mätning.

Ökad recirkulation av materiella resurser

Förslag till ändrad text (s.33). För matavfallet finns ett nationellt etappmål till 2020 som innebär att minst 50% av matavfallet från hushåll, storkök, butiker och restauranger sorteras ut och behandlas biologiskt så att växtnäring tas tillvara. Stockholms stad har en högre ambitionsnivå med målsättningen att andelen matavfall till biologisk behandling ska öka till 55 procent år 2020 och till 60 procent år 2021.

Stockholm Vatten och Avfall är uppföljningsansvarig för etappmålen ”Minskad resursanvändning och klokare konsumtion” och ”Ökad recirkulation av materiella resurser”. Bolaget rekommenderar att uppföljningsansvaret lyfts till en mer central funktion inom staden, då ansvaret för många aktiviteter och indikatorer ligger på andra parter i staden.

En ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen

Ett annat sätt att säkerställa ett resurssmart Stockholm är att säkerställa lång livslängd på de produkter som vi köper in, vilket bör vara ett område i programmet. Tillsammans med andra kommuner pågår ett systematiskt arbete rörande ett hållbart ledningsnät, som ska klara en livslängd om 150 år. Arbetet har lett till ökade krav och mervärden i våra upphandlingar av römnätsmaterial.

Stadens strategi att ”Utveckla masshanteringsytor samt en metodik för masshantering, i syfte att uppnå en ökad recirkulation” är mycket bra och viktig för att minimera återanvändningen av material. Dock behövs även en plan för att minimera transporter till lager, tippar, grushämtning etc. Idag förläggs dessa allt längre och längre från Kommunen och det finns inget riktigt bra alternativ inom Stockholms Kommungräns.

Under åtgärder finns punkten ”verka för att spillmaterial vid produktion minimeras”. För att kunna mäta måluppfyllelse behövs statistik. Staden bör starta datainsamling för spillmaterial för byggande i stadens egen regi.

Stockholm Vatten och Avfall bör finnas med som ansvarig för att genomföra aktiviteten ”Införa BVB i projekt” då vi har stora anläggningsprojekt och anläggningsunderhåll.

Förslag på korrigering av indikator: Andel nya detalplaner, som har betydande mängder massor att hantera, med ordnad masshanteringsyta eller en strategi för masshantering

Kursiv bisats ovan behöver finnas med alternativt blir det tydligt uttalat i själva uppbyggnaden av indikatorn att den avgränsas till dessa detalplaner.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Det är mycket positivt att biologisk mångfald nu är ett av målområdena.

Förtydliga vad som menas med blågrön infrastruktur (s.36).

Det är beskrivet att ”Tillkommande bebyggelse bidrar till att stärka ekosystemtjänster och öka den biologiska mångfalden” (s.36). Denna utmanande vision som kräver tidig och gemensam planering.

Det är beskrivet att ”Utveckla processer och verktyg som till exempel grönytefaktorn för att arbeta med biologisk mångfald inom stadsplanering” (s.40). Referera gärna till mångfunktionalitet för skyfallshantering eller fördröjning (s. 26) för att få till fler synergier.

För etappmålet ”Ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald” (s. 41) saknas något om hur maten förpackas. Det bör i exempelvis upphandlingar ställas krav på att beställd mat inte i onödan förpackas i plastförpackningar. Plast i naturen påverkar även biologisk mångfald.

Förbättrad vattenkvalitet i stadens sjöar, vattendrag och kustvatten

Det behövs en beskrivning om behovet av att prova på innovativa dagvattenlösningar i den täta stadsmiljön, både på allmän platsmark och kvartermark. På allmän platsmark finns stora behov av att tillåta försök med andra hållbara dagvattenlösningar än enbart skelettjordar. En exempelsamling med godkända lösningar på allmän platsmark, i gaturummet och på torg, är målsättningen.

För etappmålet ”Förbättrad vattenkvalitet i stadens sjöar, vattendrag och kustvatten” står det ”Till 2023 ska vattenkvaliteten i Stockholms vattenförekomster förbättras betydligt...”. Miljöprogrammet räcker till 2023, men vattenförvaltningen har åren 2021 och 2027 som målår, och därför föreslås följande text ”vattenkvaliteten kontinuerligt ska förbättras tills att god vattenstatus uppnås”.

Det är beskrivet att ”Åtgärder för att motverka spridning av mikroplast behöver inkorporeras i arbetet för bättre vattenstatus” Dock har mikroplast inte alltid mikrostorlek när den ursprungligen sprids i miljön. Mikroplast kan ha sitt ursprung i makroplaster. Meningen kan istället börja med ”Åtgärder för att motverka spridning av plaster i miljön...”.

Förslag på förtydligande av åtgärd i etappmål: Aktivt arbeta för ett effektivt genomförande av vattenrelaterade åtgärder, tex rening av förorenat dagvatten (i samband med ny- och större ombyggnation enligt åtgärdsnivån”. Tillämpning av åtgärdsnivån bör finnas med explicit för att ha en tydlig övergång till exploateringskontorens avtalsskrivningar.

Ett Stockholm med frisk luft och god utemiljö

Minskat omgivningsbuller

Byggbuller omnämns inte i texten men bör finnas med (s. 48). Stockholm Vatten och Avfall har goda erfarenheter av att arbeta för att minska den negativa upplevelsen av byggbuller.

Övrigt

De flesta av indikatorerna som föreslås är ännu inte definierade. För att säkerställa att indikatorerna blir relevanta bör de definieras tillsammans med verksamheterna inom staden, då man även tar fram hur de ska mätas, så att mätning blir möjlig och relevant.

Förbättringsförslag. Visa en tydlig bild hur åtgärdsplaner, handlingsplaner och strategier hänger ihop med varandra. Det kan underlätta för att se vilka åtgärder som kan komma samverka/samspele med varandra.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen anser att miljöprogrammet i övervägande delar är väl genomarbetat och omfattar de viktigaste målområdena för klimat och miljö. Koncernledningen ser positivt på nya prioriteringar i miljöprogrammet, såsom klimatanpassning, resurseffektivitet och biologisk mångfald. Det nya perspektivet om konsumtionens påverkan och initiativet till klimatbudget med bolagsvisa utsläppsbeting är relevanta och koncernledningen välkomnar förslag för att nå faktiska utsläppsminskningar.

Koncernledningen noterar att miljöprogrammet lägger stort fokus på inköp och upphandling för att styra utvecklingen åt rätt håll. Koncernledningen anser att det är viktigt att staden samverkar brett med andra kommuner och större aktörer för att gemensamt höja kravnivån. Detta för att höjd kravnivå ofta är kostnadsdrivande och följaktligen kan agera konkurrenshämmande för kommunkoncernen.

I miljöprogrammet beskrivs att respektive nämnd ska utifrån Miljöprogrammet och Klimathandlingsplanen formulera en miljö- och klimathandlingsplan för verksamheten vid sidan av verksamhetsplanen. Koncernledningen anser att om detta även ska gälla bolagen bör en sådan miljö- och klimathandlingsplan vara en integrerad del av styrningen inom bolagen. Alltså en del av den ordinarie verksamhetsplanen och inte en separat handlingsplan.

Koncernledningen har synpunkter inom följande målområden:

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Koncernledningen instämmer med att samverkan med externa aktörer är viktigt för att nå målet. Koncernledningen anser att staden i sitt miljöprogram bör nämna regeringens initiativ Fossilfritt Sverige och hur Stockholms stad kan delta och dra nytta av de färdplaner och lärande exempel som finns där.

Koncernledningen ser positivt på att konsumtionens roll lyfts som central för att nå målet då en stor del av stockholmarnas utsläpp genereras på annan plats än inom stadens geografiska gränser i samband med uttag av råvaror, tillverkning, transporter och resor.

Koncernledningen anser att punktlistan med exempel på konkreta åtgärder för minskade växthusgasutsläpp är bra.

Ett exempel som nämns under minskad klimatpåverkan från konsumtionen är att utveckla klimatberäkningar av nyproducerade byggnader. Koncernledningen och dotterbolagen håller med om att detta är viktigt då cirka hälften av en energieffektiv

byggnads klimatpåverkan kommer från byggprocessen och produktion av byggmaterial. Koncernledningen vill betona vikten av att inte utveckla egna beräkningsmetoder utan förhålla sig till och samverka med branschgemensamma initiativ. Resultatet ska kunna användas för att uppfylla lagstiftning, verifiera enligt t.ex. Miljöbyggnad och vara jämförbart med andra aktörer i branschen.

En fossilfri organisation 2030

Koncernledningen ser positivt på en ökad ambitionsnivå för klimatarbetet i staden men vill påvisa att nuvarande skrivningar skulle medföra stora olönsamma investeringar i byggnader utan att nå eftersträvad klimatnytta. Bostadsbolagen befintliga bostadsbestånd som är äldre än 10 år har redan ingått i energieffektiviseringsprogram sedan 2008. Ackumulerat har det befintliga beståndet redan energieffektiviserats med cirka 20 procent, detta gör att enklare och lönsamma åtgärder redan till stor del är utförda. Enligt överslagskalkyler uppskattar bostadsbolagen att det skulle krävas investeringar motsvarande cirka 3 mdkr inom programperioden för att nå 10 procent effektivisering i alla byggnader äldre än 10 år. Utöver denna höga kostnad skulle det innebära ett mindre effektivt hushållande av resurser då det skulle krävas att bolagen behöver tidigarelägga underhållsåtgärder såsom byta ut fönster och fasader i förtid. Dessa åtgärder skulle i sin tur driva en ökad klimatpåverkan då all materialtillverkning innebär användning av resurser och klimatpåverkande utsläpp.

Koncernledningen kan konstatera att det av 2 § lagen om allmännyttiga bostadsaktiebolag följer att ett allmännyttigt kommunalt bostadsaktiebolag ska bedriva verksamheten enligt affärsmässiga principer. I förarbetena till nämnda bestämmelse framgår bland annat att relationerna mellan kommunen och bolaget ska vara konsekvent affärsmässiga och deras ekonomi hållas åtskilda så att någon subventionering eller värdeöverföring inte sker. En kommun kan vidare inte kräva att bostadsbolaget vidtar åtgärder som inte är lönsamma för företaget och kommunen ska agera på samma sätt som en jämförbar privat ägare av ett jämförbart privat bostadsbolag.

Kravet i miljöprogrammet om att de kommunala bostadsbolagen ska energieffektivisera med 10 procent i byggnader som är äldre än 10 år innebär, vilket framgår av bolagens remissvar, mycket omfattande investeringar för bolagen. Dessa investeringar synes vara, helt eller delvis, sådana som en privat investerare inte skulle genomföra. Därmed riskerar miljöprogrammet föreskriva investeringar som de kommunala bostadsbolagen är förhindrade enligt lag att genomföra.

Utöver ovanstående framgår av 3 § LAKB att ett allmännyttigt kommunalt bostadsaktiebolags värdeöverföringar under ett räkenskapsår inte får överstiga ett belopp som motsvarar räntan, beräknad på visst angivet sätt, på det kapital som kommunen vid föregående räkenskapsårs utgång har skjutit till i bolaget som betalning för aktier. Värdeöverföringar under ett räkenskapsår får dock inte överstiga ett belopp som motsvarar hälften av bolagets resultat för föregående år.

Med värdeöverföring avses enligt 17 kap. 1 § ABL vinstutdelning, förvärv av egna aktier, minskning av aktiekapitalet eller reservfonden för återbetalning till aktieägarna

och annan affärshändelse som medför att bolagets förmögenhet minskar och inte har rent affärsmässig karaktär.

Bostadsbolagen behöver i varje enskilt fall utreda om fråga är om en värdeöverföring och, om så är fallet, att det tak som föreskrivs i 3 § LAKB inte överskrids.

Avslutningsvis framhåller bostadsbolagen i sina remissvar att genomförandet av de investeringar som framgår av miljöprogrammet riskerar att medföra att bolagens beslut inte överensstämmer med aktiebolagslagen och kravet på att styrelsen ska fatta beslut som är för bolagets bästa.

Koncernledningen anser istället att allmännyttan under programperioden kan bedriva pilotprojekt som uppnår 10 % energieffektivisering i befintligt bestånd som inte är under ombyggnad genom att utveckla nya innovativa metoder och arbetssätt, i syfte att på sikt kunna utveckla dessa metoder för att göra mer omfattande åtgärder och samtidigt vara affärsmässiga.

Koncernledningen anser att målet om 30 % energieffektivisering vid ombyggnationer har varit bra mål i tidigare miljöprogram som stimulerat till utveckling av nya arbetsmetoder och innovativt tänkande. Koncernledningen anser därför att målet även kan vara del i nya klimathandlingsplanen och miljöprogrammet, det är dock viktigt att benämna att avsteg kan behöva göras för fastigheter med särskilt bevarandevärde och för byggnader med större arkitektoniskt värde.

Koncernledningen anser att en utmanande och ändamålsenlig målsättning skulle vara ett relativt energisparmål inom programperioden om 5 procent per bostadsbolag.

Ett klimatanpassat Stockholm

Koncernledningen anser det viktigt att samordna arbetet med att hantera effekterna av skyfall och översvämningar på stadsövergripande nivå. Risken är stor att problem skjuts över på någon annan aktör när åtgärder vidtas på enskilda fastigheter.

Koncernledningen anser också att det är viktigt att staden tar ett helhetsgrepp för att säkerställa en god dagvattenhantering i samband med markanvisningar. Det är ofta inte tillräckligt att respektive fastighetsägare försöker lösa frågan på den mark de har rådighet över. Staden behöver även avsätta mark på lämpliga platser för att hantera stora vattenmängder.

Ett resurssmart Stockholm

Koncernledningen anser att miljöprogrammets ambitioner om att skapa ett resurssmart Stockholm är bra och att det inom koncernen finns flera områden där åtgärder kan vidtas för att nå ökad resurseffektivitet.

Att skapa ett resurssmart Stockholm är en omfattande uppgift och koncernstyrelsen menar att det är viktigt att ta fram en särskild stadsövergripande handlingsplan för området i syfte att konkretisera målsättningar och åtgärder.

Flera av koncernens bolag befinner sig i en fas med en historiskt hög investeringsvolym i samband med att staden växer. Varje år byggs över 1 000 hyresrätter, äldreboenden, skolor och annan samhällsviktig infrastruktur av bolagen.

Det är i grunden positivt men byggandet för också med sig utmaningar för klimat och miljö. I förslaget till miljöprogram konstateras det exempelvis att byggprocessen står för mer än hälften av en byggnads totala klimatpåverkan över livscykeln. Flera av stadens bolag har redan gjort stora insatser för att minska energiförbrukningen i både äldre och nyproducerade hus, samtidigt som mindre fokus funnits på resursanvändning i samband med byggnationer. Koncernledningen delar därför uppfattningen om att ett ökat fokus behöver läggas på livscykelanalys (LCA) i byggnaders produktionsskede för att minska miljöpåverkan och peka på vikten av att använda branschgemensamma beräkningsmetoder och verktyg.

Koncernledningen anser att miljöprogrammet bör förtydligas avseende avfallshantering i bygg- och rivningsprojekt. De byggande bolagen har tagit fram gemensamma krav för bygg- och rivningsavfall som skulle kunna fungera som goda exempel inom staden. Dessa krav bygger i sin tur på Sveriges Byggindustriers riktlinjer för bygg- och rivningsavfall och tar även upp att återanvändning och spillminimering ska eftersträvas.

Koncernledningen anser att det är bra att hantering av schaktmassor lyfts fram i programförslaget. Det är angeläget att transporter till och från schaktarbeten inom staden minskar och, i den utsträckning de görs, att de sker med fossilbränslefria fordon. Däremot vill koncernledningen framföra att dagens stadsinterna samordning, styrning och uppföljning är bristfällig och att tydligare rutiner bör tas fram. Stokab har ett relevant resonemang om detta i sitt remissvar.

Koncernledningen anser även att Stockholm Vatten och Avfall ska vara med som delansvariga för målet om resurseffektivitet i byggprocessen.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Koncernledningen delar miljöprogrammets målsättningar om att Stockholm ska vara en stad med biologisk mångfald och ett fungerande ekosystem. Stockholm växer snabbt och det finns stora behov av såväl bostäder som offentlig och kommersiell service, utbyggd infrastruktur och en rad andra funktioner. I samband med denna expansion kommer områden med naturvärden tas i anspråk och då är det viktigt att hänsyn tas till de gröna och blå värden som finns i staden. Genom att aktivt arbeta med detta perspektiv i stadsplaneringen kan lösningar utformas på bästa möjliga sätt för de boende samt att ingrepp och påverkan på ekosystemets funktioner för växt- och djurliv minimeras. Stadens byggande bolag har en viktig roll i att bidra till dessa kvaliteter vid nyproduktion men också i utvecklingen av befintliga bestånd.

Koncernen konstaterar att det är en utmaning att få till multifunktionella ytor i så väl nybyggnation som på befintliga gårdar. Det är många intressen som ska tillgodoses bl.a. i form av rekreation, lek, dagvattenhantering, växter för biologisk mångfald, klimatregering och inte minst ytor för cykelparkering. En fortsatt utveckling av processer och verktyg välkomnas.

I övrigt rekommenderar koncernledningen läsning av Stockholm vattens remissvar på området.

Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Koncernledningen har inga synpunkter på målet.

Ett giftfritt Stockholm

Koncernledningen har inga synpunkter på målet.

Övrigt

I tidigare miljöprogram fanns ett avsnitt om inomhusmiljö som har tagits bort i denna version. Koncernledningen anser att det är önskvärt att staden ställer krav på och följer upp att byggande bolag har systematiska arbetssätt för avvägningar mellan olika parametrar vid husbyggnation.

Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030

Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030:s yttrande daterat den 26 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Rådet vill först framhålla att rådet ser förslagen till program och handlingsplan som ambitiösa och framåtsyftande. En del avsnitt är svårbedömda när det kommer till om verktygen räcker för att nå målen då staden fortfarande arbetar fram en ny plan för trafikfrågorna. Det är viktigt att den planen på ett starkt sätt kan visa att man gör det som krävs för att nå de mål staden satt upp. Rådets remissvar kommer i övrigt utgå från de fyra frågeställningar som diskuterades i rådet.

1. Har miljöprogrammets sju inriktningsmål förmått fånga relevanta mål i Agenda 2030?

Rådet konstaterar att Agenda 2030 täcker upp en större helhet, än vad de sju inriktningsmålen gör. Exempel på områden som finns i Agenda 2030 och ryms i det som ska behandlas i de remitterade dokumenten men som skulle kunna vara mer utvecklade i dokumenten är ekosystemtjänster och klimatanpassning (som finns med i miljöprogrammet, men saknas i klimathandlingsplanen).

Rådet vill särskilt framhålla vikten av att involvera andra delar av staden än den kommunala organisationen i arbetet med att nå de i de remitterade dokumenten uppsatta målen.

Medborgares delaktighet är en nyckelfråga i genomförandet av Agenda 2030. Här kan stadens arbete med miljöprogrammet (och klimathandlingsplanen) inspireras. Detta är inte tillräckligt framlyft i förslagen som gått på remiss. Stadsdelarnas roll är svagt betonad i utkastet. Stadsdelar där det finns stort engagemang för miljöfrågorna borde ges möjlighet att gå före i arbetet med att nå målen i program och handlingsplan.

Likasa är näringslivets roll i arbetet för att nå målen viktigt. Det handlar dels om de stora företagen verksamma i staden, där ett samarbete mellan staden och de industriföretag som är verksamma i staden kan vara avgörande för att nå mål 9 i

Agenda 2030 om hållbar industri, innovationer och infrastruktur. I rådet exemplifierades med att staden kan samarbeta för att i byggen staden är delaktig i framtiden kunna upphandla stål tillverkat utan den traditionella processen med kolförbränning, eller så kallad grön betong. Även samarbete med små företag engagerade i frågorna kan ge stor effekt.

2. Vilka konsekvenser för social hållbarhet kan de båda styrdokumentet tänkas ha?

Det skulle kunna bli tydligare att olika grupper av medborgare drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem. Till exempel drabbas ofta äldre och barn hårdare. Likaså kan kopplingen mellan en aktiv jämställdhetspolitik och politik för att möta klimat- och miljöproblemen lyftas fram. Detta är perspektiv där det även kan utvecklas mätindikatorer.

I detta perspektiv finns också en tydligt positiv möjlighet för staden. Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.

Civilsamhället och idéburen sektor är avgörande för att kunna binda samman social och miljömässig hållbarhet, men deras bidrag saknas i både klimathandlingsplanen och miljöprogrammet. Det bör finnas svar på hur staden tänker kring idéburen sektor, sociala företag och hur de kan bidra till minskad klimatpåverkan. Bland dessa aktörer görs idag mycket för att främja hållbar konsumtion och produktion, och här finns även arbete med långsiktig effekt och stora samhällsekonomiska vinster såsom minskad ojämlikhet (mål 10 i Agenda 2030).

3. Vilken roll kan och bör staden ta för trafikens klimatomställning i Sverige?

Rådet väljer att besvara frågan bredare, utifrån hur staden kan och bör arbeta på områden där staden inte har full rådighet för att de mål staden vill sätta upp ska uppnås.

Rådet vill uppmana staden att sätta upp aspiratoriska mål. Tydliga mål som staden tänker arbeta för att nå, men som kräver insatser på olika nivåer. Det kan vara insatser direkt av medborgare eller företag, regel- eller skatteförändringar på nationell nivå eller insatser inom EU. Genom att sätta tydliga och uppföljningsbara aspiratoriska målsättningar kan man också som stor stad och ekonomi driva på förändringar i andra led. Ett exempel på ett sådant mål som nämndes i rådets diskussion, med inspiration från diskussionerna i regeringens klimatpolitiska råd, var att sätta ett slutdatum för när man vill att fossila bränslen inte längre ska säljas, i detta fall i Stockholm.

Med, eller utan, aspiratoriska mål är det viktigt att staden ser vilka verktyg staden faktiskt själv förfogar över och måste använda för att nå eller komma närmre uppsatta målsättningar. För trafikens klimatomställning måste staden vara beredd att använda de verktyg som krävs för att nå målen. I sammanhanget vill rådet påminna om det remissvar som lämnats av rådet på stadens program för inköp. Det är tydligt i både förslaget på miljöprogram och klimathandlingsplan att stadens upphandling måste vara

strategisk och genomtänkt för att den ska bidra till att nå stadens uppsatta mål (och i förlängningen målen inom agenda 2030). Rådet uppfattar inte att det förslag till program för inköp som rådet lämnade remissvar på var synkroniserat med de ambitioner som finns i förslaget på miljöprogram och klimathandlingsplan. I sammanhanget är det viktigt, som rådet tidigare framhållit och som framgår av flera skrivningar i de remitterade dokumenten, att staden ser sin påverkan i globalt perspektiv. Det kan handla om upphandlingar, eller att omställning från fossila bränslen till el och biobränsle ska ske på sådant sätt att staden säkerställer att man inte bidrar till dåliga arbetsvillkor eller miljöförstöring i andra delar av produktionskedjan.

4. Vad är viktiga aspekter att fånga i uppföljningen?

I detta sammanhang berördes också den motion om årlig uppföljning som hade remitterats till rådet.

Det är nödvändigt med en sammanhållen kedja mellan beting, ansvar och uppföljning. Det är tydligt att för att nå de uppsatta målen så krävs både förändringar i de beslut staden har rådighet över, och de beslut enskilda medborgare fattar. Rådet noterar positivt att staden tar sig an också de svåra frågorna med konsumtionens miljö- och klimatpåverkan. Programmet skulle kunna vara tydligare med vilka förändrade beteenden hos stockholmarna som arbetet bör leda till, och hur dessa skiljer sig åt mellan stockholmarna med olika livsvillkor. Det bör finnas svar på hur staden ska arbeta för att skapa tillit och förtroende för nödvändiga beslut och förändringar. Rådet vill framhålla folkbildning som metod för att ökad medvetenhet och engagemang, något som saknas i förslagen.

I uppföljningen bör det också vara tydligt vad olika åtgärder beräknats kosta, och det behövs en helhetssyn på de ekonomiska konsekvenserna och hur insatser för miljö och klimat långsiktigt också skapar en bättre ekonomi för staden.

I organisationen för uppföljning bör staden säkerställa att det går att göra uppföljning av t ex utsläppsminskningar med vetenskapligt robusta metoder.

Avslutningsvis vill rådet framhålla att miljöprogram och klimathandlingsplanen också måste få effekter för övriga verksamheter och politikområden inom Stockholms stad. Det är viktigt att lyfta fram målkonflikter, och var olika mål kan stå emot varandra, och fatta transparenta och tydliga beslut utifrån vilket som bäst gör att staden når sina mål och blir ledande i genomförandet av Agenda 2030.

Särskilt uttalande gjordes av Johan Kuylensstierna (OPOL), bilaga 1.

BIL Sweden

BIL Swedens yttrande daterat den 25 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Det är mycket bra att Stockholms stad sätter upp höga miljömål på flera olika områden, och vi håller med om i stort sätt allt det som tas upp i remissen.

Vi önskar understryka följande;

- Stockholm stads ambitiösa arbete är värdefullt genom att även andra städer kan inspireras och följa efter. Låt material och de framtagna arbetssätten bli lättillgängliga att kopiera också för andra kommuner, då blir miljönyttan ännu större.
- Det är viktigt att olika aktörer ställer samma krav vid offentliga inköp, vilket man också skrivit på s 14. (Om man ställer olika miljökrav från olika aktörer, går miljönyttan lätt förlorad, och administration och risk för misstag ökar.)
- Luftkvalitet; Vid införande av miljözoner, tycker vi att det är problematiskt, att de eventuella miljöförbättringar som sker, enbart sker tack vare laglydiga och ansvarstagande medborgare/näringsidkare som underkastar sig de nya reglerna, och vidtar de åtgärder och/eller kostnader detta medför. "Miljöbusarna", de som struntar i reglerna, får fortsatt tillgång till miljözonerna, på grund av att tillsyn saknas. Tillsyn måste finnas, för att försäkra sig om att miljözonerna respekteras. Miljöförbättringar går att nå snabbare och rättvisare, t.ex. genom geofencing, då enbart fordon som klarar kraven kan passera. Gällande miljözoner så har BIL Sweden tidigare lämnat synpunkter på att vi tycker det är lämpligare att istället för miljözon 2 införa en mindre "miljözon 3", som även inkluderar tunga fordon, och där man (genom en teknikneutral utformning av ställda krav) premierar de mest lågemitterande lätta och tunga fordonen. På så sätt kan miljözonerna fungera som ett introduktionsstöd till de miljöbästa fordonen. Små zoner med tuffa krav på miljöbästa bilar ger miljönytta som "spiller över" på hela staden, och man får mest miljönytta per satsad krona och får ej så höga samhällskostnader som om man har en större miljözon. Dessutom bör miljözonerna bara aktiveras när man har luftkvalitetsproblem. I miljözon 3 bör även personbilar som är laddhybrider ingå om de körs på el. Detta kan säkerställas med hjälp av geofencing.
- Ytterligare en kommentar kring luftkvalitet, det är också viktigt att se över hur luftföroreningar mäts, hur gränsvärden sätts, hur beräkningar görs, samt var mätningarna utförs, så att vi får fram värden är jämförbara med övriga europeiska länder. Var man mäter (i gatunivå och/eller taknivå) bör vara representativt för där människor vistas under längre tid, då blir värdena relevanta. Vi vill understryka det BIL Sweden i andra remissvar skrivit, att det är viktigt att först ha klarlagt att luftkvalitetskraven verkligen överskrids, och dessutom undersökt och kommit fram till att det är trafiken som är främsta orsaken till överskridandet, innan man inför en åtgärd. Detta för att säkerställa att det verkligen finns en miljönytta, då kostnaderna kan komma att bli ganska stora. Samhällskostnaderna är svåröverskådliga och kan lätt underskattats. Förslaget om dynamisk trafikstyrning för att förbättra luftkvalitet är intressant och faktiskt ett alternativ till miljözoner som annars lätt blir statiskt och innebär onödigt höga samhällskostnader.
- En annan mycket "långt hängande frukt", är att tillse att hastighetsbegränsningar respekteras. Även här skulle mer sofistikerad teknik

kunna användas. Med lägre hastigheter, följer dessutom positiv påverkan på så mycket mer än förbättrad luftkvalitet; minskat buller, minskad partikelspridning, lägre klimatpåverkan, jämnare trafikflöde och förbättrad trafiksäkerhet.

Göteborgs stad

Göteborgs stads yttrande daterat den 11 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Det remitterade förslaget till nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023 sätter enligt miljöförvaltningens bedömning upp mål för ett rimligt urval av viktiga miljöproblem. Programmets mål svarar även mot relevanta mål i Agenda 2030 samt Sveriges nationella miljömål. Målområdena är väl valda för att vägleda stadens arbete för att minska dess miljöpåverkan. Förutom enstaka kommentarer har förvaltningen inte bedömt om nivån på de uppsatta målen är tillräckliga som Stockholms stads bidrag till att lösa de aktuella miljöproblemen. En sådan analys är för omfattande att göra inom ramen för arbetet att besvara en remiss. Fokus i förvaltningens bedömning ligger på förslag till hur programmet kan stärkas genom att förtydliga utformning samt innehåll, som till exempel systemgränser och perspektiv. Även utmaningen med acceptans för åtgärder uppmärksammas, samt att vissa mål saknar mätbara målnivåer.

Programmets utformning

Enligt miljöförvaltningens bedömning skulle miljöprogrammet på flera sätt kunna göras mer lättläst. Många olika aspekter behandlas i nuvarande utformning i löpande text utan att en tydlig uppdelning görs som hjälper läsaren att hitta rätt i texten. Det här gäller särskilt för målen och etappmålen och möjligheterna att enkelt hitta specifika uppgifter, som till exempel vilka systemgränser som gäller eller vad nuläget är för ett visst mål.

Ett förslag för att göra programmet mer lättläst är att införa återkommande underrubriker för viktiga aspekter under de prioriterade målen respektive etappmålen. Att tydligare lyfta fram systemgränser och nuläge i egna avsnitt skulle underlätta förståelsen av mål och etappmål. Systemgränser nämns omväxlande explicit och implicit, antingen i den kursiverade ingressen under respektive mål respektive etappmål eller i den löpande texten under ingressen. Se även ytterligare kommentarer om systemgränser under rubrik *Systemgränser och perspektiv*.

Andra underrubriker för målen respektive etappmålen skulle kunna vara motivering för val och utformning av mål, vilka möjligheter och hinder det finns för att nå målen, samt de föreslagna indikatorerna för målen som nu finns i en bilaga. Motiveringar, möjligheter och hinder nämns nu i varierande omfattning i löpande text för de olika målen. Detta gör det utmanande att skapa sig en överblick.

För varje etappmål listas exempel på åtgärder för att nå målet. Det kan få läsaren att undra om detta är exempel på beslutade åtgärder eller exempel på åtgärder som skulle kunna genomföras. Ytterligare en fråga är vilket status åtgärderna har och om de förväntas prioriteras när de olika nämndernas och bolagens tar fram egna verksamhetsplaner samt miljö- och klimatplaner.

Flera nyckelbegrepp som förekommer i texten förklaras på ett bra sätt för läsaren. Eventuellt skulle ytterligare några behöva förklaras. Ett exempel är ”kompletterande åtgärder” som nämns i texten för målet *Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040*. Det förklaras bra i en mening på sidan 16 i den föreslagna klimathandlingsplanen som är kopplad till miljöprogrammet.

Det vore bra om programmet hade tydligare källhänvisningar för viktiga fakta och påståenden i programmet. Två exempel är data om klimatpåverkan ur ett konsumtionsperspektiv och hur stor andel av världens ekosystem som utnyttjas på ett icke hållbart sätt.

Systemgränser och perspektiv

Förvaltningen föreslår att beskrivningen av systemgränserna för målen ses över och förtydligas. För det prioriterade målet *Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* definieras systemgränserna som att ”de utsläpp som beräknas utgörs av energianvändning för uppvärmning och transporter samt el- och gasanvändning inom den geografiska kommungränsen.” För etappmålet *Minskade växthusgasutsläpp – högst 1,5 ton CO₂e per invånare* beskrivs systemgränserna på ett annat sätt, men som förvaltningen bedömer avser samma systemgränser som för ovan nämnda prioriterade mål. För det prioriterade målet *En fossilfri organisation 2030* skrivs att stadens organisation ”ska vara fossilfri inom samma systemgränser som stadens övriga utsläppsmål.” Förvaltningen bedömer att det vore tydligare om systemgränserna beskrivs på samma sätt för samtliga mål där samma gränser gäller, alternativt att programmet får ett övergripande avsnitt om systemgränser. Detta dels för att underlätta läsning av programmet och dels för att undvika tvetydigheter om exakt vilka systemgränser som gäller med olika formuleringar på olika ställen i programmet.

Under det prioriterade målet *En fossilfri organisation 2030* finns etappmålet *Minskade växthusgasutsläpp – högst 105 000 ton CO₂e från stadens verksamheter*. I texten som beskriver det målet finns ett textstycke som går utanför de ovan nämnda systemgränserna genom att behandla möjligheterna att minska klimatpåverkan från stadens inköp. Bland exemplen nämns livsmedel, plastprodukter och vitvaror vars klimatpåverkan framför allt ligger vid odling och uppfödning respektive produktion, inte när varorna används av Stockholms stad. Om klimatutsläpp som sker utanför kommungränsen men som orsakas av organisationens konsumtion ska räknas med i målet så innebär det systemgränser med någon form av konsumtionsperspektiv

Förvaltningen föreslår även att begreppet konsumtionsperspektivet som används i etappmålet *Minskad klimatpåverkan från konsumtionen* och vad det innebär för systemgränserna definieras tydligare. Det framgår att etappmålet avser den offentliga konsumtionen i form av Stockholms stads inköp. Men vad ett konsumtionsperspektiv

eller konsumtionsbaserade utsläpp innebär beskrivs inte. Enligt förvaltningens tolkning har det här etappmålet andra systemgränser än de ovan nämnda målen och det bör förtydligas med en tydlig beskrivning av konsumtionsperspektivet och vad det innebär för systemgränserna. Vidare bedömer förvaltningen att ordet ”konsumtion” i etappmålet kan leda läsare till att tänka på privat konsumtion. Förvaltningen föreslår att rubriken omformuleras för att understryka att det är organisationens offentliga konsumtion som avses.

Vidare gällande etappmålet *Minskad klimatpåverkan från konsumtionen* står det i texten att ”staden har relativt stor rådighet att påverka de konsumtionsbaserade utsläppen då cirka 40 procent av Sveriges totala utsläpp kommer från offentlig konsumtion och investeringar”. Förvaltningen föreslår att användandet av 40 procent som referenspunkt ses över eftersom även privata investeringar ingår i detta. I en rapport från *Stockholm Environment Institute* redovisas att offentlig konsumtion och investeringar står för 35 procent av de Sveriges klimatpåverkan. Av detta utgör investeringar 70 procent och offentlig konsumtion 30 procent. Av investeringarna utgör privata investeringar 87 procent.

Ett mål om netto-noll eller två separata mål för minskning av utsläpp respektive upptag och lagring av koldioxid

I programmet föreslås ett klimatomål – *Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* – där utsläppsminskningar och negativa utsläpp.

Detta står dock inte uttryckligen. I och med att det överliggande prioriterade målet inte inkluderar utsläpp utanför kommungränsen så bör det framgå tydligt om det är andra systemgränser som gäller för det här etappmålet. Ett alternativ är att flytta ovan nämnda textstycke om klimatpåverkan från stadens inköp till etappmålet *Minskad klimatpåverkan från konsumtionen* som kommenteras nedan. (koldioxidinfångning med lagring) räknas ihop med målet att nå netto-nollutsläpp eller lägre. Förvaltningen föreslår att det övervägs att istället ha två separata mål, ett för utsläppsminskningar och ett för negativa utsläpp. Argument för detta utvecklas i förvaltningens yttrande över förslaget till klimathandlingsplan för Stockholms stad 2020 – 2023.

Nya och utvecklade arbetssätt

Enligt programmet är nya och utvecklade arbetssätt centralt för att klara de stora utmaningar som flera av målen innebär. Nämnder och bolagsstyrelser med ansvar för genomförande av programmet ges också ansvar för att visa hur utvecklade arbetssätt inom samverkan, innovation, inköp och upphandling, samt kommunikation kan användas som strategiska verktyg. Förvaltningen bedömer att utvecklingen av arbetssätt är centralt för genomförandet av programmet. Därför skulle det sannolikt stärka programmet om det tydligare beskrevs hur processerna för att utveckla arbetssätten ska se ut och om någon nämnd har ett övergripande ansvar för att samverkan sker mellan stadens nämnder och bolagsstyrelser. Miljöförvaltningen bedömer att detta skulle skapa större tydlighet inom stadens organisation och öka möjligheterna till ett bra genomförande.

Extern samverkan och kommunikation

Förvaltningen föreslår att det konkretiseras i programmet hur samverkan respektive kommunikation med andra aktörer ska säkras. Under rubriken *Utvecklade arbetssätt* beskrivs samverkan respektive kommunikation med andra aktörer – statliga och kommunala aktörer i regionen, näringsliv, akademi, civilsamhälle och Stockholms invånare – som centralt för programmets genomförande. Förvaltningen delar bedömningen att samverkan och kommunikation är centralt. Vidare står det att ”acceptans och förståelse behöver skapas för de förändringar och prioriteringar som måste göras liksom insikt om vad stadens verksamheter och dess målgrupper behöver göra själva för att minska sin klimat- och miljöpåverkan.” Förvaltningen delar även denna bedömning. Forskning indikerar att berörda aktörer behöver samarbeta för att lösa komplexa samhällsproblem, som till exempel de miljöproblem som adresseras av miljöprogrammet, och att de inte kan förväntas lösas genom frivilliga insatser av enskilda aktörer var för sig. Forskning visar även på behovet av stöd bland allmänheten för styrmedel och åtgärder för att de ska införas och efter införandet få god effekt. Forskning visar också att enbart kommunikation inte är ett kraftfullt verktyg för att åstadkomma attityd- och beteendeförändringar.

Enligt förvaltningens bedömning framgår inte i programmets utformning konkret hur stadens externa samverkan och kommunikation ska genomföras, endast att Stockholms stad kan ta en samordnade roll i samverkan med regionens aktörer samt att staden ska kommunicera om insatser som görs. I den föreslagna Klimathandlingsplanen beskrivs några åtgärder för samverkan med näringslivet, *Klimatpakten*, och med invånarna, *Klimatsmarta stockholmare*. Med tanke på att samverkan och kommunikation slås fast som centralt föreslår förvaltningen att programmet inkluderar processer för hur detta arbete ska utvecklas ytterligare och delar ut ansvar för att så sker.

Avsaknad av mätbara målnivåer för flera mål

Vissa av målen saknar mätbara målnivåer och är allmänt hållna. De är istället formulerade som att något ska öka eller minska, att åtgärder ska genomföras inom området, etc. Det kan finnas flera olika goda skäl till den typen av målformuleringar. Frågan är dock hur man vet vilken nivå som är godkänd, vilken ambitionsnivå ska vara? Det kan vara något som bestäms under programperiodens gång. Ett förslag är att detta utvecklas i programmet, till exempel om det ska bestämmas en ambitionsnivå, hur det ska ske och var ansvaret för det ligger.

Institutet för miljömedicin vid Karolinska Institutet

Institutet för miljömedicin vid Karolinska Institutets yttrande daterat den 16 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattningsvis anser IMM att stadens nya miljöprogram är ambitiöst och välskrivet. Det signalerar att frågorna om hållbar utveckling tas på största allvar. Vi instämmer i prioriteringen av de sju långsiktiga målen som listas. Målbeskrivningarna och åtgärder/arbetssätt för att uppnå målen är väl beskrivna. Samverkan mellan olika aktörer och samverkan med allmänheten, vilket tas upp i programbeskrivningen, tror vi är särskilt viktig.

Det finns några formuleringar i programbeskrivningen som vi har synpunkter på vilka listas nedan.

- Sid 7, rad 2: "Den täta staden har många fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv..."
Förslag: Ge exempel på fördelar med en tät stad ut ett hållbarhetsperspektiv, t.ex. effektiva transporter. Det finns ju dock också risker med förtätning t.ex. buller samt att urbana värmeö-effekter uppstår vid extrema värmeböljor.
Förslag att ge exempel på risker samt att förtydliga vikten av att miljö- och hållbarhetsaspekter står i fokus vid stadsbyggandets avvägningar mellan olika intressen.
- Sid 12 sista raden: Upp till.
- Sid 13 sista raden: Ambitiöst.
- Sid 17 första punkten: Skärpt statlig.
- Sid 18 fjärde stycket: Oklar formulering "driftskedet av en lågenergibyggnad i 50 år".
- Sid 20 fjärde stycket: Förslag att kortfattat förklara vad som avses med "digitaliseringens möjligheter att minska behovet av fossila transporter, framförallt inom transportsektorn".
- Sid 21 tredje stycket: Förslag att lägga till positiva framför "hälsoeffekter".
- Sid 24 avsnittet "Ett klimatanpassat Stockholm": Förslag att i beskrivning av samverkansbehov kring det förebyggande arbetet lägga till samverkan med akademien.
- Sid 27 avsnittet "Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja": Förslag att i andra stycket ta upp att ett sätt att förebygga negativa hälsoeffekter av värmeböljor är att vid stadsbyggandet beaktar risk för att urbana värmeö-effekter uppstår".
- Sid 31 sista stycket: Förslag förtydliga meningen kring stadens tillgång på råvatten och den egna konsumtionen.
- Sid 32 tredje punkten: Förslag kortfattat förklara vad som avses med "pop-up-återbruk".
- Sid 37 andra stycket sista raden: är viktig.
- Sid 39 sista stycket: Förslag att förklara vad som menas med "svaga samband" och "prioriterade svaga samband".
- Sid 41 fjärde stycket: "rekommendationer och föreslår"?
- Sid 42 andra stycket: Stockholms stad, samt tredje stycket "och ansvar"? punkt efter servicenämnden.

- Sid 48 fjärde punkten: Förslag ge exempel på vad som kan avses med ”åtgärder vid källan”.

Institutet för Miljömedicin vid Karolinska Institutet har även inkommit med kompletterande synpunkter som utgörs av följande.

Vi noterar att de perspektiv på hållbar utveckling i Stockholm som tas upp i programbeskrivningen inte specifikt inkluderar invånarnas behov av utrymme för rörelse/motion. Vi föreslår att ta upp detta ur hälsosynpunkt mycket viktiga perspektiv, till exempel i inledningen vid beskrivning av målet kring ett hållbart växande Stockholm, samt under kapitlet ”Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö”. Miljöprogrammet skulle förslagsvis kunna innehålla påpekande om att gröna ytor, inkluderande förskolegårdar, skolgårdar och anläggningar för motionsrelaterade utomhusaktiviteter, förutom att bidra till bättre luftkvalitet och mindre buller i staden, bidrar till att främja invånarnas förutsättningar att röra på sig och utöva motion.

Ny forskning baserad på objektiva mätningar visar till exempel att förskolegårdens storlek är kopplad till barns rörelsemängd. Det är välkänt att fysisk aktivitet hos barn i förskoleåldern minskar risken att utveckla kroniska sjukdomar, och har positiva effekter på fysisk, mental och kognitiv hälsa.

Lantbrukarnas Riksförbund Mälardalen

Lantbrukarnas Riksförbund Mälardalens yttrande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Några sammanfattande punkter:

- Vi saknar resonemang kring social och ekonomisk hållbarhet, då det aldrig kan sättas vid sidan av miljön.
- Svenskt jordbruk har både effektiv och miljömässigt hållbar produktion. Därför behöver svensk livsmedelsproduktion öka och offentliga aktörer har en viktig roll i detta.
- Det är bara jord- och skogsbruket som kan binda kol i dagsläget, ta vara på det.
- Den nationella och regionala livsmedelsstrategin bör ligga till grund för beslut kring livsmedelsfrågor.
- För livsmedel är det viktigt med en helhetssyn kring klimatpåverkan, biologisk mångfald och andra hållbarhetsaspekter
- Byggande i trä saknas i programmet.

Bakgrund

Hela samhället behöver ställa om för att minska påverkan på klimatet och det är viktigt att fokus läggs vid åtgärder som ger effekt på lång sikt och som inte står i

konflikt med andra viktiga miljömål. Det är också viktigt att åtgärderna är solidariska och inte resulterar i att vi exporterar klimatpåverkan till andra länder. I dagsläget importeras ungefär hälften av maten vi äter i Sverige, medan det importerade genererar betydligt större miljöpåverkan i andra länder, både vad gäller klimat och användning av kemikalier och antibiotika.

Vi i det gröna näringslivet är också de enda som i dag har möjlighet att binda mer kol, inte minst i skogen. En ökad biomassaproduktion och kolinlagring ser vi som absolut nödvändigt i arbetet för att klara samhällets omställning till en cirkulär biobaserad ekonomi. Därför är det viktigt att fokus inte bara ligger på åtgärder som reducerar resursförbrukning och koldioxidanvändning. Det behövs även åtgärder som möjliggör ökad produktion av lokalt framställd förnybar energi, material och mat, men även åtgärder som ökar inlagring av kol i marken, då det minskar vår globala miljö- och klimatbelastning.

Livsmedel

För mindre än ett år sedan beslutades den regionala livsmedelsstrategin för Stockholms län. Den tar avstamp i den nationella livsmedelsstrategin som riksdagen beslutade om 2017. Målet i den regionala livsmedelsstrategin är ökad livsmedelsproduktion och minskad sårbarhet i livsmedelskedjan. Detta bör också vara utgångspunkten för målen som berör livsmedel i Stockholms miljöprogram. För att nå målen om en ökad produktion och minskad sårbarhet kring livsmedel så behöver offentliga aktörer se över inköpen av livsmedel. Att köpa i första hand svenskt och i andra hand lokalproducerat är ett sätt att säkerställa hög miljöprestanda och en mindre sårbar livsmedelsförsörjning.

Vi har tidigare förstått att Stockholms stad har för avsikt att mer än halvera mängden kött i offentlig måltid. Samtidigt finns mål i detta miljöprogram om att köpa livsmedels som gynnar biologisk mångfald. Vi vill ifrågasätta rimligheten i att kunna nå båda dessa mål, särskilt om klimatpåverkan ska mätas med dagens modeller. Vi upplever att de ofta hamnar väldigt snett och inte utgår från helheten i ett livsmedelssystem, utan fokuserar på enskilda produkter. Modellerna tar inte heller hänsyn till de ibland stora variationer som kan finnas inom en och samma produkt. Exempelvis har svenskt i genomsnitt ca 70% lägre klimatpåverkan än globala genomsnittet. Nötkreatur kan också bidra också med många andra nyttor, som biologisk mångfald och kolinlagring. Att då endast titta på modellernas generella siffror bidrar inte till förståelse för vårt livsmedelssystem och möjligheterna att göra medvetna val hos både offentliga och privata konsumenter. Därför anser vi att Stockholms stad ska vara försiktiga med att använda nyckeltal för klimatpåverkan från livsmedel.

Huruvida man väljer ekologiska livsmedel anser vi är mindre viktigt, särskilt för svenska produkter. Att ekologisk produktion skulle vara särskilt gynnsamt för pollinatörer är inte heller någon självklarhet i Sverige. Vår uppfattning är att det största utmaningen för pollinatörer i Sverige snarare är brist på blommande växter i odlingslandskapet. Att öka mängden blommande växter är något som alla lantbrukare

kan arbeta med, oavsett produktionsform. Hävdade betesmarker är förstås mycket viktigt, men även att skapa plats för blommande växter på åkermark. Det pågår utveckling kring detta, men det saknas incitament för lantbrukare i dagsläget.

Vad gäller naturbetesmarker så vill vi också lyfta att det inte bara är rent naturbeteskött som gör nytta för naturbetesmarker. Mjölkkor spenderar ofta en stor del av sitt liv på naturbetesmarker och bidrar enligt SLU i ungefär samma utsträckning som renodlad naturbetesdrift till hävden av naturbetesmarker i Sverige.

Resurseffektivitet och cirkulära system

För jordbruket så är slutna kretslopp en viktig framtidsfråga och livsmedelsproduktionen är grunden till en stor del av den cirkulära bioekonomin. Lantbruket har stora möjligheter att ta hand om och recirkulera mycket av det organiska avfall som staden producerar, vilket borde vara relevant i Stockholm. Det är viktigt uppströmsarbete och att arbeta med kontinuerliga förbättringar för att minska mängden oönskade ämnen i restprodukter och avfall, så att de kan användas säkert inom jordbruket.

Att enbart följa upp andelen fosfor som återförs anser vi bör ersättas med en indikator för total mängd återförd näringsämnen, eftersom även kvävegödsel framställs med fossil naturgas. Därför behöver även återvinningen av kväve från vårt avlopp öka.

Övriga synpunkter

Vi skulle vilja se tydligare mål kring byggande i trä i miljöprogrammet. Det är en mycket viktig åtgärd, då det dels kan substituera stål, betong och andra fossilbaserade material. Samtidigt binder trä koldioxid under hela byggnadens livslängd, vilket ger en dubbel klimatnytta.

Slutligen vill vi påpeka att lokala beslut i Stockholm inte sällan har stor påverkan även långt från Stockholm, exempelvis regleringen av Mälaren, som påverkar tusentals hektar odlingsmark, vilket vi sett exempel på bara senaste månaden med de höga flöden som var kring jul 2019. De lokala beslut som togs kring regleringen av Mälaren fick stora konsekvenser för många lantbrukare. Så arbetet med att klimatanpassa Stockholm stäcker sig långt utanför kommungränsen. Detta gäller förstås många andra frågor som våra näringar berörs av och därför hoppas vi på en fortsatt dialog med Stockholms stad!

Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen Stockholms yttrande daterat den 16 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Det är positivt att Stockholms stad har tagit fram ett nytt miljöprogram och att Länsstyrelsen beretts möjlighet att ge synpunkter. Vi tycker att det är positivt att

programmet har tagits fram genom brett samarbete inom staden och att programmet omfattar hela stadens geografiska område och inte enbart den egna organisationen. Det är också positivt att det finns en väl utarbetad tydlig struktur med mål, ansvarsfördelning, genomförande och uppföljning. Att målen i programmet kopplar till stadens andra handlingsplaner och åtgärdsprogram, till exempel den klimathandlingsplan som nu också är ute på remiss, bidrar ytterligare till den tydliga strukturen.

Vi har några synpunkter som ytterligare skulle kunna förstärka programmet:

- Att det är viktigt att man tänker på och belyser alla Agenda 2030- och miljömål som berörs av olika målområden, för att hitta synergier mellan dem och bedöma eventuella negativa konsekvenser för andra miljömål. Ett exempel är att åtgärder för att minska trafiken är minst lika viktiga som teknikutveckling och renare fordonsflotta för att förbättra luftkvaliteten, till exempel löser inte elektrifieringen av fordonsflottan problemen med partikelutsläpp som orsakas av slitage, broms och vägbana. Detta bör också omfatta beteendeförändringar. Det är också av stor vikt att ta med i programmet att luftkvalitetsaspekter kommer in tidigt i samhällsbyggnadsprocessen för att få bättre luftkvalitet i staden.
- Att ytterligare fokusera på åtgärder som åtgärder grundorsakerna till olika miljöproblem, till exempel ett transportsnålt samhälle och att arbeta avfallsförebyggande som bidrar till att nå så gott som alla prioriterade mål.
- Det är positivt att staden lyfter att den externa samverkan är nödvändig för att nå målen; till exempel kan genomförandet av programmet kopplas till Miljö- och samhällsbyggnadsdialogen där staden är en av aktörerna.
- Under målet "Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem" vill vi lyfta att befintliga miljöer redan har stora natur- och kulturvärden och att de är värdefulla att bevara och utveckla.
- Vi välkomnar att staden har lyft upp klimatanpassningsutmaningen till att utgöra ett eget prioriterat mål "Ett klimatanpassat Stockholm". Vi vill samtidigt understryka att behovet av klimatanpassning inte enbart utgör en miljöfråga utan målet bör integreras brett inom fler politikområden och andra stadsövergripande styrdokument, till exempel i översiktsplanen.
- Att under målet "Ett Stockholm med frisk luft och god beaktas i en ljudmiljö" förutom miljö kvalitetsnormerna även lyfta preciseringarna för miljömålet Frisk luft som är framtagna för att skydda människors hälsa samt att djur, växter och kulturvärden inte skadas.
- Det är bra att programmet berör att Giftfri miljö bör cirkulär ekonomi och vid upphandling. Giftfri miljö bör även beaktas när det gäller masshantering för att hindra att föroreningar sprids. Det är även viktigt att ha med masshanteringen tidigt i planprocessen, framförallt för att kunna förebygga att massor uppkommer vid bostadsbyggande och infrastrukturprojekt.

Naturskyddsföreningen Stockholm

Naturskyddsföreningen Stockholms yttrande daterat den 10 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse

Textens utformning

Föreningen anser inte aktuellt miljöprogram håller tillräckligt hög kvalitet vad gäller textuell tydlighet. Det är mycket information och dessvärre ser textstycken med ren bakgrundsaktalikadan ut som text med mer direktanknytning till de mål som miljöprogrammet vill belysa.

Föreningen anser att miljöprogrammet 2008-2011 var mycket bra just när det kom till textens utformning, här separerades nämligen olika textinnehåll där färgade textutor innehöll fakta som var till stöd för läsaren. Brödtext med vit bakgrund hade fokus på själva programmet och målen. Det fanns även inslag av diagram och bilder i det gamla miljöprogrammet.

Koppling till Agenda 2030 och hållbarhetsmålen

Föreningen anser att det är självklart att miljöprogrammet är kopplad till Agenda 2030. Det är rätt tänkt att i miljöprogrammet markera vilka av de 17 hållbarhetsmålen som hör till respektive kapitel i miljöprogrammet. Att bara markera ett eller flera av de 17 hållbarhetsmålen under respektive kapitel är dock att göra det hela för enkelt menar föreningen, då det blir en för översiktlig nivå.

Föreningen anser att miljöprogrammet bör jobba mer med de 17 hållbarhetsmålen och faktiskt redovisa vilka *delmål* under varje hållbarhetsmål som är relevanta för det som står i miljöprogrammet. Det är först när delmålen lyfts fram som Agenda2030 blir mer inzoomat och konkret. Exempelvis finns 12 delmål under hållbarhetsmål 15 *Ekosystem och biologisk mångfald*. Vilka av dessa 12 passar in i Stockholms stads kontext? Det blir mycket intressantare ifall miljöprogrammet listar delmålen som berör varje kapitel (t.ex. genom mindre kuber med relevant siffra under t.ex. 15.2, 15.3, 15.8 etc) och gärna skriver ett stycke om det hela också.

Miljöbokslut

Föreningen efterlyser att det görs ett miljöbokslut på förra miljöprogrammet för att inarbeta data i det nya miljöprogrammet. Likt det miljöbokslut som gjordes 2006 <http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/mp/miljobokslut2006.pdf>

Studera gärna andra kommuners miljöprogram som Huddinges

Föreningen önskar att Stockholms stad studerar flera andra kommuners miljöprogram för att göra detta miljöprogram så bra som möjligt. Föreningen har snabbt kollat på Huddinges miljöprogram och bedömer att det finns saker att plocka därifrån, t.ex. hur de sätter siffror och följer upp målen.

https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/_gemensamma/styrdokument-overgripande/program/miljoprogram/miljoprogram-2017.pdf

Koppling till det civila samhället

Föreningen hade önskat fler kopplingar i miljöprogrammet till det civila samhället. Inte minst många miljöföreningar kan vara ett stöd till kommunens arbete för att nå framgång på olika miljöområden. Något föreningar uppmärksammat är att det inte går att söka bidrag från kommunen/stadsdelsförvaltningar gällande specifika miljöfrågor. Det finns inget om miljö i bidragsblanketter som föreningar kan använda. Detta bör rättas till och miljöprogrammet för gärna belysa att en justering måste till.

Avsnitt: "Ett hållbart växande Stockholm"

Föreningen anser det är ett krav att hållbarhet noga specificeras i texten då ordet "hållbarhet" i sig själv är så urvattnat p.g.a. en överanvändning under 2000-talet. Det är väldigt vanligt med uttryck som föregås av ordet "hållbar". I Miljöprogrammet står nu "hållbar tillväxt" utan att kommunen förklarat vad man menar med hållbar.

Då det finns olika sätt att definiera "hållbar" vill föreningen i sammanhanget avråda ifrån att använda den gamla förklaringen av hållbar utveckling som stödjer sig på tre ringar (ekologisk, social och ekonomisk) som möts i mitten och där alla ringar är lika viktiga. Denna modell innebär stor risk för business as usual och det i sin tur innebär att jorden inom en ganska nära framtid blir en sämre planet att leva på då det ekologiska och sociala aspekterna har fått stå tillbaka p.g.a. en kortsiktig ekonomisk politik.

Miljöprogrammet nämner överhuvudtaget inte det numera etablerade miljöbegreppet planetära gränser, vilket är en mycket stor brist anser föreningen. Föreningen är förvånad över att kommunen inte implementerar gedigen miljöforskning som den om de planetära gränserna. Självklart ska de planetära gränserna finnas med i ett Miljöprogram på 2020-talet när begreppet lanserades 2009. Jämför Huddinge kommuns miljöprogram där de planetära gränserna finns med på flera ställen (nämns 12 gånger). De planetära gränserna är kopplade till nio (9) stycken miljöprocesser som styr jordens stabilitet. Fyra av de nio planetära gränserna överskrider nu.

Föreningen uppmanar kommunen att implementera en modern syn på hållbar utveckling där de ekologiska aspekterna är hela grunden, ovanpå den återfinns de sociala aspekterna (som inte fungerar alls om inte ekosystemen funkar) och ovanpå de sociala aspekterna hittas de ekonomiska aspekterna (som inte fungerar ifall ekosystemen inte fungerar eller ifall de sociala aspekterna inte fungerar). Dessa tre nivåer kan illustreras enligt nedan, där även de 17 målen i Agenda2030 är involverade.

Istället för nuvarande text om "hållbar tillväxt" bör kommunen alltså skriva om tillväxt inom de planetära gränserna. Ordet "hållbar" kan gärna tas bort helt ifall detta med planetens gränser finns med då tillväxt inom planetens gränser inte kan bli ohållbar. Rubriken på detta avsnitt bör alltså bytas ut till "Ett växande Stockholm inom de planetära gränserna".

Föreningen ifrågasätter också att miljöprogrammet upprepar att en "hög tillväxt" eftersträvas inom kommunen, dessutom utan att problematisera det hela. Föreningens ifrågasättande bygger på att Stockholms stad, i sin uttalade strävan efter hög tillväxt, rimligen också intar ståndpunkten att det är fullt genomförbart att hög tillväxt eftersträvas i alla städer i världen utan att de planetära gränserna överskrider.

Stockholms stad kan, logiskt sett, inte bortse ifrån det faktum att om Stockholms stad aktivt eftersträvar hög tillväxt så måste denna strävan kunna kopieras av alla städer i världen, samtidigt som det sker inom framför allt de ekologiska ramarna på jorden. Föreningen bedömer att en hög tillväxttakt i samtliga av jorden städer skulle innebära ett gigantiskt ekologiskt fotavtryck. I Sverige lever vi redan på 4,2 jordklot/person och år så vårt utgångsläge är redan ansträngt. Att drastiskt minska det ekologiska fotavtrycket i Stockholms stad samtidigt som kommunen eftersträvar en "hög tillväxt" framstår som en synnerligen svår ekvation. Att att hög tillväxt kan ske i alla städer i världen inom de planetära gränserna är högst tvivelaktigt. En väg framåt i detta är att betona att tillväxt i hög grad måste ske inom tjänstesektorn. Enligt Statens offentliga utredningar från 2005 är utsläppen av växthusgaser mer än dubbelt så höga om man konsumerar "varor" än om man konsumerade "tjänster" för samma mängd pengar. Summeras detta så anser föreningen att ordet "hög" bör tas bort, att det sker tillväxt i Stockholm är bara det en balansgång mellan å ena sidan framgångsrikt näringsliv och en ökad förbrukning av naturresurser.

Avsnitt: "Inköp"

Föreningen delar helt uppfattningen att kommunen kan bidra till uppfyllelse av flera av målen i Miljöprogrammet genom inköp. Det är dock inte alls bra att miljökrav vid inköp villkoras med att det ska "syfta till att uppnå målen i miljöprogrammet". Med all sannolikhet finns inte exakt alla miljöperspektiv med i miljöprogrammet och därför är det onödigt att riskera att miljökrav väljs bort i de fall de inte råkar syfta till att uppnå målen i miljöprogrammet. Hur tänkte kommunen här? Föreningen anser att formuleringar, som exemplet ovan, villkorar miljökrav helt ska strykas. Det finns istället all anledning att i miljöprogrammet betona att miljökrav alltid ska vara grundregeln vid alla inköp och om regeln inte tillmötesgår så ska det krävas särskild skäl.

Föreningen vill här också framföra att "kostnadseffektivitet" vid inköp bör belysas i en kritisk analys i miljöprogrammet. Kostnadseffektivitet är problematiskt att ha med som en del i en inköpspolicy då det riskerar att få konsekvenser som att inköp görs till lågt pris på bekostnad av miljö och social rättvisa. Miljöprogrammet bör lyfta denna konflikt under avsnittet "Inköp". Därutöver vill föreningen flagga för att kommunen under 2019 visat exempel på att miljö inte alls varit en aspekt vid inköp av en tillverkad produkt i den större kategorin. I samband med att Slussen-bron skulle tillverkas har det framkommit att kommunen inte ställer miljökrav på tillverkning om tillverkningen sker utomlands. Detta finns tydligt återgivet i en artikel i Aftonbladet 2019-10-01 (<https://www.aftonbladet.se/nyheter/samhalle/a/6j1eeO/slussens-nya-bro-tillverkas-i-kina--ingen-kanner-till-utslappen>). I artikeln framgår att tillverkningen av Slussen-bron skedde i Kina, men att den lika gärna kunde ha tillverkats i Tyskland. Det som spelade en avgörande roll i sammanhanget var priset: det var dyrare att tillverka bron i Tyskland. Hade det ställts miljökrav i form av låga klimatutsläpp hade Kina med all sannolikhet valts bort till förmån för Tyskland. I artikeln framkommer att frakten av Slussen-bron från Kina till Stockholm ska klimatkompenseras, men detta

med att klimatkompensera är en ifrågasatt metod enligt flera forskare på området. Föreningen bedömer att det är synnerligen viktigt att inte släppa ut mer växthusgaser än absolut nödvändigt, inte minst då det är svårt att helt säkert veta att motsvarande mängd växthusgaser faktiskt försvinner ut atmosfären vid t.ex. inlagring av koldioxid.

Avsnitt: "Kommunikation och påverkansarbete"

Föreningen noterar att kommunen nämner insamlingen av matavfall, val av hållbara transportsätt och medvetna konsumtionsval som en del i kommunens kommunikationsinsatser och påverkansarbete. Det är bra att miljöprogrammet tar upp detta, men därutöver saknar föreningen formuleringar om att kommunen behöver informera och sprida kunskap om alla naturområden som finns inom kommunen. För att ge exempel så är kommunen med i det digitala verktyget "Naturkartan" <https://naturkartan.se/sv/stockholmsstad>. Här nämns dock endast naturreservat, vilket inte alls är all natur i Stockholm. Inget nämns om den Kungliga Nationalstadsparken, vilket är anmärkningsvärt. Större, oskyddade natur- och friluftsområden nämns inte heller som Fagersjöskogen, Ålstensskogen, Majroskogen, Bagisskogen och Farstanäset. Stockholms stads hemsida har i stort sett samma problem som Naturkartan, men förutom naturreservat nämns också Kungliga Nationalstadsparken <https://parker.stockholm/naturreservat/>. Självklart borde hemsidan berätta om alla naturområden i kommunen. Att hemsidan har information om biologisk mångfald är bra. Natur i Stockholm på Facebook

Avsnitt: "Innovation"

Föreningen välkomnar kommunens förslag om att involvera sina medarbetare, brukare eller kunder samt olika externa parter i arbetet med att utveckla verksamheten som samtidigt bidrar till att uppfylla målen i miljöprogrammet. Kanske kan Stockholms Naturskyddsförening vara en av de externa parterna när det gäller att bidra till att uppnå miljöprogrammet? Ordföranden i Stockholms Naturskyddsförening sitter i Agenda2030-rådet, men uppstår fler forum så är Stockholms Naturskyddsförening öppen för att ta en dialog om hur vår förening kan bidra till miljöarbetet.

Formuleringen om att kommunen aktivt ska delta i olika forskningsinitiativ med fokus på för staden relevanta utvecklingsområden låter mycket intressant, anser föreningen. Det vore dock önskvärt om miljöprogrammet gav exempel på vad dessa "relevanta utvecklingsområden" skulle kunna vara. Föreningen anser att kommunen borde ha tagit in expertstöd i form av forskningsinsatser för länge sedan. Likaså bör kommunen redan ha rutiner för utvärdera existerande arbetssätt med fokus på resurseffektivitet. Resurseffektivitet är en hörnpelare i miljöarbetet och för en så stor organisation som Stockholms stad kan det bli stor skillnad för miljön beroende på om resurseffektiviteten är god eller mindre god.

Att positiva resultat ska kunna skalas upp till förmån för hela organisationen bör högprioriteras, enligt föreningen, då det kan ge stora miljövinster. Föreningen anser att det även bör nämnas under detta avsnitt att positiva resultat inhämtas från andra kommuner.

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Föreningen vill betona att för att ställa om samhället till nollutsläpp behövs genomgripande samhällsförändringar och en hög utvecklingstakt i hela samhället (Klimatpolitiska rådets rapport 2019). Många av de åtgärder som finns i Miljöprogrammet är av karaktären ”business as usual” – en fortsättning och förstärkning av åtgärder som redan pågår. Vi tror att staden måste tänka om och tänka nytt i de frågor där staden har rådighet att påverka; framför allt när det gäller byggande och trafik.

Som framgår av detta avsnitt om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm så utgör transporterna ett problem för att nå ett fossilfritt Stockholm 2040. Transporterna står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm. Av dessa utsläpp utgör vägtrafiken cirka 80 procent. Föreningen hade förväntat sig att kommunen i detta sammanhang hade varit transparent och berättat att beslutad väginfrastruktur som Förbifart Stockholm bidrar till ökad vägtrafik. Att vägtrafiken på Förbifart Stockholm delvis kommer att vara fossildriven under många år bör kommunen också berätta då genomsnittsåldern för en bil är ca 17 år. Många fossildrivna bilar kommer att köpas på 2020-talet och färdas på Förbifart Stockholm, även om de fossilfria bilarna ökar i försäljning. Just minskad bilism ger många vinster för kommunen och det bör framgå tydligare i miljöprogrammet. Förutom att det ger minskade koldioxidutsläpp, kan det möjliggöra grönare gaturum, vilket i sig är bra för lokalklimat, dagvattenhantering och biologisk mångfald. En ytterligare effekt blir mindre buller och luftföroreningar, vilket ökar möjligheten att bygga närmare vägar och gator.

Miljöprogrammet anger att målet om ett fossilfritt Stockholm 2040 i mycket hög grad är beroende av Stockholms invånare. Det kan föreningen hålla med om, men samtidigt har kommunen en verktyglåda att ta till för att styra kommuninvånarna. Punkterna under ”Minskade växthusgasutsläpp - högst 1,5 ton CO₂e per invånare” ställer sig föreningen bakom. Det finns dock skäl att i än högre grad lyfta fram centrala inslag som cykling och kollektivtrafik. Det räcker inte med att skriva ”ökat resande med cykel”. Cykling måste ses som ett mycket framträdande transportslag i kommunen och än mer nära innerstaden. Föreningen efterfrågar nyckeltal för en ökning av cyklist-passager. T.ex. att antalet cyklister ska öka med X procent till 2023. Uppförande av sorteringsanläggningar för att ta hand om plast som annars bränns i kraftvärmeverken är synnerligen viktigt bedömer föreningen, det måste bli större fokus på det nu när kolet i Värtaverket ska bort under 2020. Högdalenverket släppte ut 248 000 ton koldioxid 2018, enligt Naturvårdsverket. Det är oerhört stora utsläppsnivåer. Föreningen anser att Miljöprogrammet måste sätta ned foten ordentligt gällande kraftvärmeanläggningar inom kommunen som Högdalenverket. En årlig minskning av utsläppen i Högdalenverket bör formuleras som siktar på nollutsläpp inom en nära framtid. Ytterst lite plast bör brännas i Högdalenverket.

Punkterna under ”Minskad klimatpåverkan från konsumtionen” anser föreningen utgör en bra grund, men ännu skarpare krav kan förmodligen formuleras. Föreningen

anser att det är väldigt viktigt att i möjligaste mån ta med de konsumtionsbaserade utsläppen när Stockholmarnas klimatavtryck redovisas. Det är svårt att få bra underlag, men förhoppningsvis kommer bättre data under programperioden för detta miljöprogram. Föreningen anser att miljöprogrammet bör lyfta fram att tjänstekonsumtion innebär betydligt mindre utsläpp generellt jämfört med produktkonsumtion. Att kommunen vill "utveckla klimatkrav för inköp av livsmedel och måltider" innebär utrymme för tolkning då det inte ges exempel på vad dessa krav kan innebära. Föreningen delar ståndpunkten att krav ska ställas och då bör livsmedel och måltider med låga klimatutsläpp premieras. Att kommunen till minimera verksamheternas tjänsteresor med flyg bör formuleras ännu mer strikt så att resor under 60 mil alltid sker med tåg. Möten via t.ex. via Skype bör väljas så långt möjligt i övriga fall.

En fossilfri organisation 2030

Föreningen bedömer att detta är en ganska lågt hängande frukt för kommunen och målet bör vara att bli fossilfri flera år före 2030.

Ett klimatanpassat Stockholm

Föreningen anser att Stockholms stads utveckling med förtätning av innerstaden på bekostnad av grönytor är helt fel ur ett perspektiv att anpassa Stockholm efter ett varmare klimat. En oberoende klimatanpassnings-kommitté bör tillsättas för att utvärdera allt som staden gör och som innebär negativ klimatanpassning. Förslag om att bebygga innergårdar är genomförbart rent tekniskt, men vad innebär det för medeltemperaturen i innerstaden på sommaren om antalet avkylande träd krymper år för år? Innerstaden behöver fler träd och ytterligare vegetation på diverse ytor.

Punkterna under "Stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall" bedömer föreningen vara nödvändiga för att klara framtida kraftiga skyfall. Det som kan förtydligas är en kartläggning av vilka parker som lämpar sig extra bra att förstärka med "regn-diken" och "regn-bäddar". Det bör också förtydligas att nya grönytor i strategiska lägen bör tillskapas på bekostnad av t.ex. p-platser och gråytor som inte har någon särskild funktion. Punkterna under "Stärkt förmåga att hantera effekter av värmebölja" bedömer föreningen vara nödvändiga för att hantera framtida värmeböljor. Föreningen vill samtidigt lyfta fram inslag i staden som motverkar hanteringen värmeböljor och det är den växande trenden med plastmattor. Det finns uppgifter om att temperaturen kan vara 20 grader högre på en plastgräsmatta jämfört med en vanlig gräsmatta och därutöver så har plastgräsmattan ingen infiltration av. Kommunen bör redovisa vilka konsekvenserna blivit för temperaturen en solig dag i parker som fått plastmaterial istället för gräs. Att mångfunktionella ytor nämns är bra, men kommunen bör tydliggöra att dessa mångfunktionella ytor ska baseras på organiska material och inte på plast eller gummi.

Föreningen vill se mer av win-win lösningar där klimatanpassning går hand i hand med andra kvalitetshöjningar i stadsmiljön. Förslagsvis bör Stockholms satsa på fontän-program i både ytterstaden och innerstaden där fontäner anläggs på diverse

platser. Vattnet i fontänerna kan med fördel hämtas från insamlat regnvatten och fontänerna kan få en avsvalkande funktion.

Ett resurssmart Stockholm

Det är helt klart så att hela kommunens organisation måste genomsyras av ett resurssmart tankesätt. I varje kommunal byggnad ska det finnas rutiner som motverkar resursslöseri och om något verkligen slängs så ska det slängas i sorteringskärl.

Föreningen anser att det bör avsättas särskild personal inom kommunen som agerar "detektiver" för att upptäcka och slå larm om resurser används på ett icke resurssmart sätt. Ordinarie personal har ibland inte tid eller är "hemmablinda" för att upptäcka brister.

Föreningen anser att miljöprogrammet här bör koppla cirkulär ekonomi till begreppet planetära gränser och den kontext i miljöprogrammet som beskriver att idag utnyttjas 60 procent av världens ekosystem på ett icke hållbart sätt.

Punkterna under "Minskad resursanvändning och klokare konsumtion" är ligger i linje med det Naturskyddsföreningen länge påtalat. Föreningen delar uppfattningen att utvecklad samverkan med näringslivet behövs för att nå målet om ett resurssmart Stockholm. Gällande extern samverkan med ideella organisationer så anser föreningen att samverkan också kan handla om t.ex. klädbytdagar. En sak som försvårar återbruk av kläder är tillgång till lokaler med symaskiner och annan utrustning för textilier. Föreningen skulle önska att kommunen tog initiativ för att skapa förutsättningar som billiga lokaler för återbruk. Miljöprogrammet bör därutöver formulera att i samtliga kommunala hyreshus bör det undersökas om något rum kan fungera som "bytesrum" då väldigt mycket saker som idag slängs i soprum faktiskt kan användas igen av någon annan. Direktiv kan ges till de kommunala bostadsbolagen. Goda exempel finns på bytesrum i kommunen som finns i det kommunala bostadsbeståndet.

Punkterna under "Ökad recirkulation av materiella resurser" är i huvudsak bra, bedömer föreningen. Dock ställer sig föreningen kritisk till målet om att verka för en fortsatt slamåterföring till jordbruksmark. Det finns en hel del hinder i arbetet med slamåterföring till jordbruksmark, framför allt kopplat till olika miljögifter. Föreningen förordar recirkulation av fosfor, utan slamspridning. Slamspridning på jordbruksmark är inte en hållbar lösning. Istället

behöver Stockholms stad studera ny teknik för slamåterföring. Slamförbränning är idag en metod som innebär tillvaratagandet av slam som energiresurs. I sammanhanget vill förening upplysa om att t.ex. företaget High Coast Environment Technology AB i Husum har tagit fram en mekanisk press som kan omvandla avloppsslam till brännbart material. I en kompakt och flyttbar container ska hela processen rymmas. Istället för att transportera bort slammet ansluter man anläggningen direkt till ett reningsverk. Föreningen efterlyser ett stycke i miljöprogrammet där för och nackdelar med olika metoder kring hantering av slam finns med åkermark.

Punkterna under "En ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen" ställer sig föreningen bakom. Därutöver anser föreningen att miljöprogrammet bör införa en

punkt som klargör att det alltid ska finnas rutiner som om att allt som kan återvinnas vid t.ex. rivning i samband med ombyggnation ska återvinnas. Föreningen noterade nyligen hur en firma bytte tegelpannor på ett av kommunens kulturhistoriska byggnader. De absoluta majoriteten av tegelpannorna som skulle bytas ut var i brukbart skick, men de kastades ändå i en container så de gick sönder. Detta var direkt resursslöseri och dessutom finns en stor efterfrågan på gamla tegelpannor.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem

Nuläge

Föreningen anser att situationen i Stockholm gällande biologisk mångfald och fungerande ekosystem är mycket problematisk på flera håll och läget har förvärrats på en del håll. Faror och brister vi identifierat:

- Skog med höga naturvärden tas i anspråk
- Det pågår årligen avverkningar av gamla ekar och ytterligare gamla ekar hotas av avverkning
- Förslag på ekodukter har lagts fram, men förslagen omsätts inte i praktiken
- Regional grönstruktur/Gröna kilar hotas av exploatering
- Våtmarker försvinner och ytterligare hotas av exploatering
- Delar av naturreservat har upphävts (Hansta naturreservat).
- Geologiskt/vetenskapligt intressanta objekt hotas av exploatering (koncentration av flyttblock i Bromma)
- Strandskydd respekteras inte
- Ljutföroreningarna ökar i kommunen, inte ens kärnområden för biologisk mångfald fredas från ny belysning
- Omfattande förluster av ekosystemtjänster varje år i kommunen p.g.a. av att de flesta byggprojekt tar natur-/parkmark i anspråk
- Förlust av rödlistade/hotade arter i kommunen p.g.a. habitatförlust
- Förlust av mycket stora mängder död ved p.g.a. av att entreprenörer kör bort dödved istället för att låta den ligga kvar i skogarna
- Avverkning av väldigt många träd p.g.a. ovarsam parkskötsel
- Utebliven eller väldigt sparsam grönkompensation
- En återkommande avverkning av säl som absolut bör sparas för biologisk mångfald
- Åtskillig gräsmark klipps i täta intervall helt utan anledning när det istället kunnat vara långgräs, vilket påverkar biologisk mångfald starkt negativt
- Framtagna förslag för bl.a. biologisk mångfald finns framtagna sedan BUS-projektet och rapporten Biologisk utveckling i Stockholm (BUS) och som ännu inte genomförts

- Invasiva arter bekämpas bara delvis, det behövs mycket större krafttag från kommunens sida för att bekämpa ett flertal invasiva arter inom kommunen, inte minst olika växtarter.

Analys av nuläge

Föreningen bedömer att den biologiska mångfalden i Stockholm hade kunnat vara mycket högre i kommunen är idag ifall kommunen hade prioriterat biologisk mångfald högre senaste 10-20 åren. Kommunen har skapat återkommande Miljöprogram med kapitel som "Hållbar användning av mark och vatten", men trots det har

Etappmål:

Upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blå och gröna infrastruktur.

Föreningen anser att det är bra att kommunen upplyser om varför det finns skäl att bevara de unika naturkvaliteter som finns i Stockholm. Texten är på en ganska översiktlig nivå tyvärr, t.ex. nämns inga namn på naturområden. Föreningen försvåras mycket över varför aktuell etappmål inte har någon text om värdet av ekodukter då ekodukter är nyckeln i de flesta sammanhang för att reparera funktioner och samband som brutits av när vägar och järnvägar fragmenterat sönder naturlandskapet.

Fler exempel på åtgärder för att nå etappmålet under programperioden:

- Anlägg ekodukter/faunapassager
- Värna naturliga våtmarker då de är bättre än tillskapade oftast
- Skydda höga naturvärden med naturreservat och biotopskydd
- Bevara särskilt gamla ekar
- Förhindra att rödlistade/hotade arter påverkas negativt
- Plantera mer träd/växter i svaga avsnitt i eller intill regional grönstruktur

Etappmål:

Ökat genomförande av förstärkningsåtgärder, ekologisk kompensation och naturvårdsskötsel.

Föreningen anser att texten i etappmålet spretar så att inget blir ordentligt tydliggjort. Av det som nämns inom detta etappmål bör naturvårdsskötsel få högre prioritet. Med hänsyn till att skötseln i naturområden blivit fel, varit bristfällig eller uteblivit i flera naturområden i kommunen senaste 10-20 åren bör naturvårdsskötsel lyftas fram ännu mer och helst få ett etappmål för sig själv. Detta med att "höja kvaliteten och öka sammankopplingen inom den kvarvarande gröna och blå infrastrukturen" hör till föregående etappmål. Likaså detta med målkonflikt inom ekosystemtjänster kan förläggas till annat avsnitt.

Fler exempel på åtgärder för att nå etappmålet under programperioden

- Ta fram ett skogsskötselprogram för naturvård i kommunen där tätortsnära skogar inom kommunen över 10 hektar beskrivs

- Anställ naturvårdsbiologer samt naturvårdsingenjörer i alla stadsdelsförvaltningar som innehar tätortsnära skogar över 10 hektar och ge dem ansvar för att styra naturvårdsskötseln. I parker ansvarar parkingenjörer.
- Återkommande fortbildning i kommunen gällande naturvårdsskötsel
- Ett skötsel- och naturvårdsråd införs där representanter från Stockholm stad, föreningar och universitet sammanförs
- Ta fram kommuntäckande "Död ved-policy" där det klargörs att död ved ska ligga kvar i skogen för flora, funga och fauna och att död ved enbart får köras i väg till mellanlagring i väntan på användning till t.ex. faunadepå
- Inför ett 15-årigt inventeringsprojekt för olika artgrupper i kommunen. Expertis för respektive artgrupp besöker samtliga av kommunens naturområden årligen och använder inventeringsmetoder som går att upprepa. Detta för att få fördjupad kunskap om vad som händer med arter inom kommunen och hur de svarar på naturvårdsinsatser

Etappmål:

Ökad andel livsmedel och varor i stadens inköp som gynnar biologisk mångfald.

Föreningen är positiv till att koppling görs mellan kommunens inköp och det ekologiska/etiska avtryck som blir på andra håll beroende på vilka krav kommunen ställer. Föreningen efterlyser ett länstäckande initiativ där Mälardalen ses som en "matbod" där mycket livsmedel kan produceras. I första hand ska ekologiskt väljas, men i andra hand bör närområdet premieras och för Stockholm är det Mälardalen och kanske även Gotland. I dialogen med producenter bör det ingå att förhöra sig om hur vederbörande bidrar till biologisk mångfald. WWF:s köttguide är en bra vägledning. Föreningen vill betona att när kött serveras i kommunens regi så bör kostnadseffektivitet var lågprioriterat Även om klimatutsläppen från transporter per kg/livsmedel brukar bli ganska låga så är Stockholm en sådan stor aktör att det kan ha betydelse på totalen varifrån upphandlat livsmedel kommer. T.ex. bör svensk honung väljas före utländsk ekologisk honung dels p.g.a. transporten men även p.g.a. att det behövs pollinering i Sverige.

Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Nuläge

Föreningen anser att situationen i Stockholm gällande dålig luft och buller är allvarlig och påverkar många Stockholmares liv negativt. Faror och brister vi identifierat:

- Trafiken minskar inte i Stockholm och det innebär en fortsatt problematik med buller och partiklar, även om viss förbättring skett genom mildrande åtgärder på gator och i fordon
- Att klara miljö kvalitetsnormer för partiklar är inte tillräckligt, det nationella målet för Ren luft måste nås i Stockholm

- Fler robusta bullerplank skulle behövas på många platser i Stockholm för att minska buller längs trafikleder/större vägar
- Bullerplank mot grönområden saknas i regel inom kommunen, vilket starkt missgynnar upplevelsen i grönområden
- Ny bostadsbebyggelse accepteras nära motorvägar (t.ex. kvarteret Månsten i Solberga) trots all forskning som visar på skadliga effekter
- Tyst asfalt används, så vitt känt, väldigt sparsamt i kommunen trots att det sänker bullernivåerna
- Inga trafikleder grävs ner trots återkommande löften om detta, t.ex. Nynäsvägen innebär oerhört negativa effekter på de närboende längs vägen
- Genom att kommunen tar bort många träd vid nästan varje byggnation och genom att träd försvinner vid röjningar varje år så försämras stadigt det "gratis-filter" som grönskan utgör i kommunen
- De träd som planteras bidrar i liten grad till luftrening då löv-arealen är liten och det tar lång tid innan trädkronan växer sig stor
- Hastigheten borde vara lägre på fler vägar i kommunen så att bullernivåerna hålls nere

Analys av nuläge

Föreningen bedömer att kommunen kan förbättra sig på många sätt inom luftkvalitet och buller. Det krävs rejäla ekonomiska resurser för att nå framgång på detta område men föreningen anser samtidigt att varje satsad krona ger flera kronor tillbaka i form av bättre folkhälsa och förbättrad stadsmiljö ur fler perspektiv.

Punkterna under "Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö" utgör en bra grund, men föreningen bedömer att det behövs mycket mer genomgripande förändringar för att komma till rätta med problematiken som rör luft och buller. De brister vi identifierat ovan löses inte med de punkter som kommunen listat. En storskalig satsning behövs med flera insatser för luftkvalitet och buller redan kommande tre åren.

Region Stockholm

Region Stockholms yttrande daterat den 2 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse

Sammanfattning

Stockholms stad har tagit fram ett reviderat miljöprogram för åren 2020- 2023. Stadens ambition med det nya miljöprogrammet är att befästa en ledande position vad gäller hållbar utveckling och staka ut vägen framåt för Stockholms miljö på lång och kort sikt.

Regionledningskontoret ser positivt på förslaget till reviderat miljöprogram för Stockholms stad. Stadens miljöprogram visar på höga ambitioner i arbetet med att bidra till Parisavtalets målsättningar om att hålla den globala uppvärmningen under två

grader, men helst under 1,5 grader, samt för att säkra en god levnadsmiljö för stockholmarna. Vidare ser regionledningskontoret positivt på att Stockholms stad, i egenskap av storstad med tät bebyggelsestruktur och väl utbyggd kollektivtrafik, tar ett ansvar i omställningen mot en fossilfri region. Ett ambitiöst miljöarbete i Stockholms stad är av stor vikt för hela Stockholmsregionen.

Miljöprogrammets målsättningar ligger i linje med Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen, LS 2017-1512, och den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2050), LS 2015-0084. Det är positivt att Stockholms stad planerar att vidta åtgärder för att minska klimatpåverkan inom sektorerna bebyggelse och transporter – vilka står för de största direkta utsläppen i Stockholms län enligt Klimatfärdplan 2050.

Stockholms stad nämner samverkan som en viktig faktor för genomförandet av miljöprogrammet. Regionledningskontoret instämmer i att samverkan är en nyckel för att nå miljöprogrammets målsättningar. Som regional kollektivtrafikmyndighet har Region Stockholm en viktig del i stadens omställning till ett fossilfritt samhälle – men också i arbetet med att uppnå målen om frisk luft och god ljudmiljö. Regionledningskontoret vill bland annat påtala vikten av samråd vid framtagandet av aktiviteter och indikatorer för miljöprogrammet som berör andra aktörer. Stärkt samverkan ökar möjligheten för samplanering av bland annat infrastruktur och gynnar hela Stockholmsregionen.

Bakgrund

På uppdrag av kommunfullmäktige har ett reviderat Miljöprogram för Stockholms stad tagits fram för åren 2020-2023. I programmet fastställs stadens ambition att befästa en ledande internationell position vad gäller hållbar utveckling och miljöprogrammet stakar samtidigt ut vägen framåt för Stockholms miljö på lång och kort sikt. I uppdraget har det även ingått att revidera Strategi för ett fossilfritt Stockholm 2040, att ta fram en koldioxidbudget utifrån kvarvarande utsläpp enligt Parisavtalet samt att utreda hur staden kan bli klimatpositiv till år 2040.

Stockholms stad har identifierat hållbar energianvändning, transporter, klimatanpassning, kemikalieutsläpp, god vattenstatus, biologisk mångfald samt resurseffektiva kretslopp som prioriterade miljöutmaningar. Utifrån de prioriterade miljöutmaningarna fastställs i miljöprogrammet sju prioriterade mål, 16 etappmål och förslag på indikatorer för perioden. De sju prioriterade målen är följande:

- Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040
- En fossilfri organisation 2030
- Ett klimatanpassat Stockholm
- Ett resurssmart Stockholm
- Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem
- Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö
- Ett giftfritt Stockholm

Miljöprogrammet syftar till att vara ett långsiktigt och stadsövergripande måldokument samt utgångspunkten för handlingsplaner och riktlinjer som detaljerar genomförandet för att nå målen. Programmet innehåller förslag på åtgärder och indikatorer, men slår inte fast detaljerade åtgärder för att nå de prioriterade målen.

Ärendet har beretts i samråd med tillväxt- och regionplaneförvaltningen och trafikförvaltningen.

Överväganden

Region Stockholms yttrande till Stockholms stad över Miljöprogram 2020-2023 för Stockholms stad

Region Stockholm ser positivt på förslaget till reviderat miljöprogram för Stockholms stad. Stadens miljöprogram visar på höga ambitioner i arbetet med att leva upp till Parisavtalets målsättningar om att hålla den globala uppvärmningen under två grader, men helst under 1,5 grader, samt för att säkra en god levnadsmiljö för stockholmarna. Region Stockholm välkomnar att Stockholms stad, i egenskap av storstad med tät bebyggelsestruktur och väl utbyggd kollektivtrafik, tar ansvar i omställningen mot en fossilfri region. Ett ambitiöst miljöarbete i Stockholms stad är av stor vikt för hela Stockholmsregionen.

Samverkan

Region Stockholm noterar att Stockholms stad nämner samverkan med externa aktörer som en förutsättning för att flera av målen i miljöprogrammet ska kunna nås. Region Stockholm ser också samverkan som en nyckel för ett framgångsrikt miljöarbete. Som regional kollektivtrafikmyndighet har Region Stockholm en viktig del i stadens omställning till ett fossilfritt samhälle – men också i arbetet med att uppnå målen om frisk luft och god ljudmiljö. Stockholms län blir alltmer integrerat och Region Stockholm kan genom sitt ansvar för regional utveckling och regional fysisk planering bidra med värdefull helhetssyn och långsiktighet i länets klimatarbete. Eftersom det i miljöprogrammet även identifieras frågor som staden inte har full rådighet över vill Region Stockholm påtala vikten av samråd – i synnerhet vid framtagandet av aktiviteter och indikatorer som berör andra aktörer. Stärkt samverkan ökar möjligheten för samplanering av bland annat infrastruktur vilket gynnar hela Stockholmsregionen.

Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Det nationella målet och målet i Region Stockholms Klimatfärdplan 2050 är nettonollutsläpp till år 2045. Enligt miljöprogrammet ska Stockholms stads energianvändning för uppvärmning och transporter samt el- och gasanvändning vara fossilfri och helst klimatpositiv till år 2040. Region Stockholm ser positivt på Stockholms stads utsläppsmål eftersom staden, med sin täta bebyggelsestruktur och väl utbyggda kollektivtrafik, har bättre förutsättningar att sänka utsläppen än många andra kommuner i länet. Positivt är också att Värtaverkets koleldade kraftvärmeverk ska avvecklas inom programperioden.

I Region Stockholms Klimatfärdplan 2050 anges att sektorerna bebyggelse och transporter står för de största direkta utsläppen i Stockholms län – 37,5 procent respektive 49,6 procent 2016. Det är därför positivt att Stockholms stad planerar att vidta åtgärder inom just dessa områden och på så vis bidra till att såväl de kommunala som de regionala och nationella klimatomålen nås.

Region Stockholm ser positivt på att Stockholms stad har ambitionen att bli en fossilfri organisation, vilket bidrar till målen i RUFS 2050. Det är positivt att staden föregår med gott exempel med tydliga mål för organisationen, en fossilfri organisation 2030, och för staden som geografiskt område, ett fossilfritt Stockholm 2040.

Enligt ett av delmålen i RUFS 2050 ska klimatpåverkan från konsumtion halveras till år 2030 jämfört med 2014 års nivåer. Därför välkomnar Region Stockholm att staden lyfter vikten av att arbeta med konsumtionsbaserade utsläpp från inköp, tjänsteresor och entreprenader.

Ett klimatanpassat Stockholm

Region Stockholm ser positivt på att Stockholms stad arbetar med klimatanpassning och att långsiktig stadsplanering lyfts fram. Ett regionalt ställningstagande i RUFS 2050 är att ny bebyggelse ska lokaliseras till mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till risker som är kopplade till ett förändrat klimat.

Region Stockholm välkomnar också att staden lyfter samverkan för att säkra samhällsviktig verksamhet i arbetet mot ett klimatanpassat Stockholm.

Ett resurssmart Stockholm

Region Stockholm instämmer i att det är viktigt att ta höjd för behovet av ytor för avfalls- och masshantering vid planläggning av ny mark. Det är positivt att staden har ett mål om ökad materialåtervinning framför förbränning och omvandling till fjärrvärme. Vidare är Region Stockholm positiv till etappmålet om ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen. Enligt RUFS 2050 behövs fler centralt belägna materialterminaler, platser där material från både takter och byggarbetsplatser kan mellanlagras tills de kan återanvändas.

Biologisk mångfald och sammanhängande ekosystem

Region Stockholm instämmer i att en sammanhängande grönstruktur och biologisk mångfald bidrar till ekosystemtjänster som är centrala för invånarnas välbefinnande. Region Stockholm menar att staden med fördel skulle kunna adressera specifika grönstrukturer i miljöprogrammet och vill särskilt uppmärksamma staden på den gröna värdekärnan i stadens nordöstra del, Norra och Södra Djurgården, vilken finns utpekad i RUFS 2050. Området är en del av Järvakilen och utgör ett grönt svagt samband, det vill säga ett särskilt smalt eller sårbart parti av kilen som behöver skyddas och stärkas.

Frisk luft och god ljudmiljö

Region Stockholm ser positivt på att staden vill vidta åtgärder för att minska invånarnas exponering mot skadliga partiklar och buller. Ett regionalt

ställningstagande i RUFS 2050 är att utforma ny bebyggelse utifrån ett folkhälsoperspektiv. En viktig åtgärd enligt RUFS 2050 är att skapa tillräckligt med utrymme för fotgängare och cyklister – vilket kan bidra både till ökad fysisk aktivitet och minskad exponering mot skadliga partiklar och buller.

I miljöprogrammet lyfts trafikstyrning och hastighetssänkning som exempelåtgärder för att nå etappmålet minskat omgivningsbuller. Region Stockholm förutsätter att staden inte har för avsikt att inkludera kollektivtrafiken. Därför behövs ett förtydligande i stadens miljöprogram om att åtgärden enbart avser biltrafik, inte tidtabellad kollektivtrafik. Om kollektivtrafik trots allt avses krävs en god samverkan mellan staden och Region Stockholm för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet. Hastighetssänkningar för kollektivtrafiken innebär en direkt påverkan på kollektivtrafikens tidtabell, tillgänglighet, stockholmarnas resvanor och i förlängningen stadens möjlighet att uppnå målen om fossilfrihet och frisk luft i Stockholm. Begränsningar i kollektivtrafikens servicegrad riskerar att påverka miljö och klimat negativt, eftersom sänkt servicegrad i kollektivtrafiken kan leda till att fler väljer bil framför kollektiva färdssätt. Region Stockholm vill därför betona vikten av samråd vid planering.

Ett giftfritt Stockholm

Region Stockholm är positiv till att miljöprogrammet lyfter fram etappmål om giftfria miljöer som bidrar till en mer hälsosam miljö för alla invånare. Region Stockholm instämmer i att höjd medvetenhet och kunskap om farliga ämnen, i synnerhet i barns vardag, samt kemikaliekrav vid upphandling är av stor vikt för att nå målet om ett giftfritt Stockholm.

Ekonomiska konsekvenser

Stockholms stads miljöprogram omfattar delvis mål och aktiviteter där staden inte har rådighet, bland annat mål och aktiviteter kopplat till kollektivtrafiken. Dessa kan inverka på Region Stockholms budget och planering för kollektivtrafiken. Miljöprogrammets genomförande förutsätter därför god samverkan mellan Region Stockholm och Stockholms stad.

Trafikverket

Trafikverkets yttrande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikverket Region Stockholm har erhållit Stockholms stads miljöprogram för yttrande. Syftet med Miljöprogrammet är att Stockholm ska utvecklas och bli världsledande i det globala arbetet med att förverkliga FNs Agenda 2030 mål och Parisavtalets målsättningar. Staden vill inta en internationell roll som förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Handlingsplanens syfte är att visa hur staden ska kunna nå etappmål 2023, genom konkreta och mätbara åtgärder på vägen mot det

långsiktiga klimatmålet om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040. Programmet är strukturerat utifrån de högst prioriterade målen för Stockholms miljö på lång sikt; ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040, en fossilfri organisation 2030, ett klimatanpassat Stockholm, ett resurssmart Stockholm, ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem, ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö och ett giftfritt Stockholm.

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Utgångspunkten är ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Trafikverket har också fått regeringens uppdrag att vara sammanhållande myndighet att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Den årliga resultatkonferensen för transportsektorns klimatmål, Grönt ljus 2030, utgör en av aktiviteterna i detta uppdrag.

Uppdraget finansieras ur nationell plan 2018-2029 och startade våren 2019. Det ska pågå minst till och med år 2022. Enligt klimatmålet ska inrikes transporter, exklusive inrikes flyg, minska utsläppen med 70 procent under åren 2010-2030. År 2045 ska de fossila utsläppen vara klimatneutrala, det vill säga netto-nollutsläpp.

Trafikverket vill framföra följande synpunkter på Stadens Miljöhandlingsplan

Utifrån de sju prioriterade målen för Stockholms miljö berör nedanstående Trafikverkets ansvarsområden.

Vägtransporter

Klimatpolitiska rådet har pekat ut bland annat transportområdet som särskilt kritiskt för att nå de svenska målen. För transporter gäller de nationella etappmålet att minska utsläppen med minst 70 % till 2030, jämfört med 2010. Transporterna står för ca hälften av de beräknade växthusutsläppen i Stockholm. Av dessa utsläpp utgör vägtrafiken ca 80 %, resten utgörs av sjöfart inom kommungränsen, start och landningar på Bromma flygplats samt arbetsmaskiner.

Trafikverket syn på problematiken är att den måste angripas på många olika sätt förutom rena innovationer behöver invånarna erbjudas klimatsmarta transportalternativ, utbyggd kollektivtrafik, cykelbanor, en klok och långsiktig samhällsplanering/stadsutveckling som underlättar och skapar incitament för invånarna att leva transportsnålt. Trafikverket arbetar aktivt med dessa frågor i hela planeringsprocessen från tidigt skede till genomförande både i våra egna investeringsprojekt, utredningar/ÅVS och som remissinstans. Då vägtrafiken innebär särskilda utmaningar så ska en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken tas fram.

Luft och Buller

Trafikverket ser behovet av stadsutveckling och förtätning med framför allt bostäder, men vill här betona vikten av att det måste ske med stor hänsyn till befintligt omgivningsbuller och luftkvalité (främst kväveoxid och partiklar) kring trafiklederna då det har stor påverkan på människors hälsa. Staden har genom sitt planmonopol och som stor markägare möjlighet att styra utvecklingen i detta hänseende. Trafikverket förutsätter att dessa aspekter av samhällsplaneringen, i och med ett aktivt arbete både med Miljöprogram 2020-2023 som med klimathandlingsplanen, att bedömningen av

vad som bedöms som lämplig markanvändning kommer visas än större hänsyn genom hela planeringskedjan, från översiktsplan till kommande planprocesser och i bygglovshandläggningen. Trafikverket, som det också framgår av miljöhandlingsplanen, är väghållare till 1/3 av vägnätet inom staden och ansvarig verksamhetsutövare av järnvägsinfrastrukturen, vilket ofta medfört målkonflikter vid planering och nybyggnad.

Trafikverket ser dock mycket positivt på att Stockholms stad satt upp mål även för att minska bullerbelastningen i rekreationsområden och det vore även önskvärt med en utveckling vad det gäller indikatorer och mått för antalet utsatta och befolkningens exponering och/eller belastningen på människors hälsa på grund av luftföroreningar och buller, vilket saknas idag. På sikt vore en indikator som fångar även detta vara ett önskvärt mått.

Trafikverket bedriver också utvecklingsverksamhet samt arbetet med att upprätthålla och utveckla samband för biologisk mångfald och grön infrastruktur där Trafikverket har en lång erfarenhet av att genomföra åtgärder och även bedriver utveckling och forskning för ökad kunskap.

Miljödifferenterade trängselskatt

Handlingsplanen föreslår en differentiering av trängselskattebeloppen med avseende på CO₂ utsläpp och NO_x utsläpp, både som klimat och luftkvalitetsåtgärd. Trafikverket delar stadens åsikt om att det skulle kunna utgöra en viktig drivkraft för att styra marknaden mot ökad andel elbilar. Men Trafikverket anser att ett kunskapsunderlag behöver tas fram innan frågan om miljö-/utsläppsdifferentiering av trängselskatten förs vidare. Kunskapsunderlaget bör bland annat belysa hur varianter av sådan differentiering påverkar intäkterna, fördelningseffekter, miljöeffekter, trafikeffekter och dess genomförbarhet och även till vilken grad en sådan förändring av trängselskatten skulle få acceptans hos allmänheten.

Godstransporter och masshantering

Enligt Trafikverkets prognos för transportarbetet för godstransporter i Sverige beräknas de öka med ca 60 % till 2040, jämfört med basår 2014. Utan åtgärder förväntas en stor del av denna ökning ske på vägnätet. Basprognosen ser en årlig ökningstakt i transportarbete på väg om 1,85%.

Trafikverket och Stockholms stad bör samarbeta kring effektiviseringen av godstransporter för att säkerställa att den förväntade ökningen främst sker på ett så hållbart sätt som möjligt. Trafikverket ser ett flertal områden där samarbete kan ske, bland annat kring utveckling av närsjöfart, utveckling av omlastningsterminaler och förbättringar av bärighet i vägnätet.

Vad det gäller masshantering pågår nu ett FOI-projekt kring cirkulär masshantering för att ta fram bättre metoder och arbetssätt för samordning inom en region och mellan olika aktörer, vilket initialt inletts i regionerna Stockholm, Malmö och Göteborg.

Fossilfri organisation

Stadens möjlighet att föregå med gott exempel och verka både inom den egna organisation och genom de många och stora upphandlingar som görs ser Trafikverket som ett mycket viktigt arbete. Trafikverket vill här nämna att verket även utarbetat

krav för Klimatkrav i upphandlingar, vilken kanske kan bistå och inspirera Stockholms stad i det egna arbetet. Trafikverket ställer idag krav på leverantörer i investerings- och underhållsprojekt för att minska infrastrukturens klimatpåverkan. Kraven gäller klimatpåverkan vid byggnation, de material som används och framtida underhåll. Målet är att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2045 och delmål för succesivt ökade krav i upphandlingar finns även för år 2020, 2025 och 2030.

Läs mer på <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/klimatkrav/>

Klimatanpassning

Trafikverket ser också att det finns mycket att vinna på att öka samarbetet för att bland annat hantera skyfall och extremvärme både genom inventering av risk- och sårbarhetsanalyser för samhällsviktiga funktioner som transportinfrastruktur i befintliga miljöer som vikten av att integrera skyfallslösningar i stadsplaneringen av utvecklingsområden. Och att detta arbete behöver ske som ett samarbete mellan Stockholms stad, Trafikverket, Region Stockholm, Stockholms Lokaltrafik och Länsstyrelsen i Stockholm.

Kommunikation och påverkansarbete

Trafikverket ser också mycket positivt på att Stockholms stad avser arbeta aktivt med kunskapsspridning för att öka acceptans och förståelse för de prioriteringar och förändringar som måste göras, både inom stadens egna verksamheter som mot stadens invånare, kring vad de själva kan och behöver göra för att minska sin klimat- och miljöpåverkan.

Avslutningsvis

Stockholms stad har i miljöprogrammet och i sin ambition att vara ett gott exempel och inspirera omvärlden, betonat vikten av stärkt samverkan och innovation så att nya former av samverkan kan utvecklas mot en mer cirkulär ekonomi. Programmet beskriver även hur respektive nämnd och bolag utifrån Miljöprogrammet och Klimathandlingsplanen ska formulera en miljö- och klimathandlingsplan för sina egna verksamheter vid sidan av sina ordinarie verksamhetsplaner och därigenom arbeta in etappmålen till att bli en del i den löpande uppföljningen. Detta ska leda till en högre grad av måluppfyllelse. Samtidigt ska man aktivt verka för att de nationella styrmedlen skärps och hindrande lagar ändras både nationellt som inom EU. Trafikverket tror att Stockholms stad på detta sätt skapar goda förutsättningar för att lyckas med det unika omställningsarbete som nu inleds och där Trafikverket ser fram emot att vara en vara en aktiv part.

Ellevio AB

Ellevio AB:s yttrande daterat den 29 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Ellevio AB har lämnat ett remissvar som omfattar både remissen *Nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023* och *Klimathandlingsplan 2020-2023*.

Ellevio ser en spännande framtid med ett energisystem i stor förändring. Samhället blir alltmer digitaliserat, elektrifierat och beroende av konstant, säker elförsörjning. Idag används el till det mesta, i allt från de dagliga aktiviteterna i hemmet, på arbetet och i fritidsaktiviteter, till livräddande samhällstjänster. Det digitaliserade samhället ställer allt högre krav på leveranssäkerhet, överallt i landet, och vi behöver därför säkerställa att vi har moderna, flexibla, smarta elnät som möter behoven.

Därtill är elnäten helt avgörande om Sverige ska kunna nå de ambitiösa målsättningar som fastställdes i Energiöverenskommelsen 2016, däribland en 100 procent förnybar elproduktion år 2040 samt att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläppsnivåer. Om det ska vara möjligt att nå de uppsatta klimatmålen behöver energisystemet ställa om mot en betydligt större andel förnybar elproduktion samt en ökad efterfrågefleksibilitet, vilket är förändringar som kommer att kräva oerhört mycket av elmarknadens aktörer.

Utöver dessa trender ser vi även en fortsatt urbanisering. Stockholm, Göteborg, Malmö och Uppsala fortsätter växa medan befolkningstrenden på landsbygden och i mindre orter på många håll är negativ. Exempelvis väntas Storstockholm ha cirka 2,6 miljoner invånare år 2030, att jämföra med 1,3 miljoner invånare i början av sextiotalet. Elnäten behöver spegla sådana demografiska förändringar. Inte minst behöver det byggas nya elnät i Sveriges tillväxtregioner som kan möta den väntade befolkningstillväxten, nyproduktionen av bostäder, infrastrukturen, kollektivtrafiken och företagsetableringarna.

Om Stockholm ska kunna nå uppsatta klimatmål och samtidigt bibehålla positionen som Sveriges tillväxtmotor krävs stabila, välutbyggda och smarta elnät, vilket i sin tur kräver investeringar. Utan stabila, välutbyggda och smarta elnät kommer varken Sverige eller Stockholm kunna utnyttja digitaliseringens möjligheter, elektrifiera transportsektorn och industrin eller bygga hållbara stadsmiljöer i den utsträckning som krävs.

Specifika synpunkter på Remissversionerna

Inledningsvis vill Ellevio betona att vi tycker att det är mycket bra att Stockholms stad har så offensiva klimatmål, vilka vi gärna bidrar till att uppfylla i den mån vi har möjlighet. Vi delar även övertygelsen om att klimatarbete och tillväxt måste gå hand i hand och att samverkan mellan offentliga och privata aktörer är helt nödvändig om vi ska klara klimatutmaningen. Inte minst måste Stockholm stad och Ellevio ha en betydligt tätare samverkan än förut.

Förväntad långsiktig efterfrågan på el i Stockholm

Under många decennier har el ”funnits i överflöd” och frågor som rör tillgången på el har därmed inte tagit så stor plats i lokal och regional samhällsplanering. Vål en fastighet eller anläggning har närmast sig färdigställande har det lokala elnätbolaget kontaktats och elen kopplats in utan problem.

Under vissa tider på året och på vissa platser i landet är en sådan stabil och förutsägbar tillgång på el inte längre lika självklar. Även om Sverige är nettoexportör av el på årsbasis, går elen inte alltid att tillgodogöra sig. Detta då efterfrågan på el är större än vad elnäten har förmåga att leverera. Vi har en accelerande *kapacitetsbrist* i elnäten på flera platser i Sverige, däribland Stockholm där Ellevio äger såväl regionnät som lokalnät. Under 2019 blev läget akut, främst beroende på att efterfrågan på el ökar snabbt till följd av urbaniseringen. Detta gör att kapaciteten i transmissionsnätet inte räcker till men också att kraftvärmens förutsättningar hade försämrats, vilket föranledde att kraftvärmeproducenten övervägde att stänga ner lokal elproduktion.

Via en överenskommelse med Stockholm Exergi där man garanterar en fortsatt produktion i 12 år lyckades Ellevio avvärja krisen på kort sikt. Dock är det viktigt att ha i åminnelse att Stockholms kapacitetsbrist inte är löst på lång sikt. Om inte möjligheterna att investera i elnäten förbättras drastiskt på kort sikt kan läget återigen bli akut från och med cirka 2023/2024 fram till cirka 2028/2030. (Svenska Kraftnät förväntas bli färdiga med en stamnätsdragning in till Stockholm cirka 2028, vilket kommer att säkerställa fullgod nätkapacitet i huvudstaden under en lång tid framåt)

Det är viktigt att poängtera att Stockholmsregionen har haft utmaningar under flera år, vilket har löst med hjälp av lokal elproduktion från Stockholms Exergi.

Ellevio arbetar intensivt tillsammans med en mängd olika aktörer för att hitta alternativa lösningar på problemet, på såväl lång som kort sikt.

För att undvika en situation där Stockholms tillväxt hämmas på grund av begränsningar i elnäten, bör ett elnätsperspektiv inkluderas betydligt tidigare i samhällsplaneringsprocessen än vad som idag ofta är fallet. Dagens krångliga och tidskrävande tillståndprocesser har negativ inverkan på elnätens utbyggnad. För att lyckas korta tillståndprocessen knuten till elnät behöver samtliga inblandade aktörer på såväl statlig, regional och kommunal nivå samverka för att effektivisera processen.

Vi skulle också önska att elnätbolagen kom in tidigare i planprocessen, redan vid fastställandet av detaljplanen, när nya områden ska etableras eller byggas om, särskilt när det gäller Stockholm. Ju tidigare elnätsägaren får kännedom om kommande större anslutningar, desto mindre risk att anslutningen blir försenad.

En bättre förståelse för utvecklingen av effektbehovet är en viktig pusselbit för att lösa nätutmaningen. I detta sammanhang noterar vi att regeringens besked i budgetpropositionen (2019/20:1) att ge länsstyrelserna i uppdrag i Skåne, Stockholm, Uppsala och Västra Götaland att kartlägga, analysera samt redovisa effektsituationen på regional och lokal nivå i respektive län för att möta nätkapacitetsutmaningen är positivt. Det kommer att vara viktigt att involvera länsstyrelserna i energiförsörjningsfrågan för att förstå utvecklingen i sina respektive regioner i tätt samarbete med nätägarna.

Efterfrågan på el i Stockholms stad till år 2040 kommer att öka markant p.g.a. tillväxt som en följd av bl.a. etablering och utbyggnad av segment såsom datahallar, infrastruktur, elektrifierad transportsektor, organisk tillväxt etc.

Vi vill framhålla vikten av att Stockholm stad aktivt arbetar mot att göra Stockholm *effekteffektivt*, primärt via sina egna förvaltningar, men också för staden i stort. Detta låter sig göras, bl.a. i form av efterfrågefleksibilitet, energilager, deltagande på en lokal effektmärnad och lokal produktion på lång sikt i form av kraftvärme, vind och sol etc.

Representanter för den nuvarande regeringen lyfter regelbundet upp en vision för Sverige om att bli ”världens första klimatneutrala välfärdsnation”. Med den visionen tar man sikte mot en framtid där Sverige inspirerar andra länder i hur klimatomställningen kan gå till på ett sätt som även säkrar välbefinnande. Som huvudstad i det land som ska bli ”världens första klimatneutrala välfärdsnation” bör siktet vara ställt mot att göra Stockholms stad till världens första klimatneutrala huvudstad. Det är en vision Ellevio med glädje vill arbeta med att förverkliga.

Stockholm Data Parks är ett bra exempel hur man kan samverka för att nå höga klimatmål. Stockholm Data Parks är en samverkan mellan Stockholm Exergi, Ellevio, Stockholm Stad och Stokab och Stockholm Business Region för att möjliggöra etablering av datacenters i Stockholm. Den ökade digitaliseringen av samhället innebär att behovet av lokala datacenters ökar. Deras behov av el är stort. I samband med användningen alstras mycket värme som kan återvinnas till det lokala fjärrvärmenätet. När värmen tas tillvara av Stockholm Exergi kan deras värmeproduktion som produceras i kraftvärmeverken minska och de kan istället producera mer lokal el. Detta exempel visar på vilka möjligheter som finns att öka samverkan mellan el och värmesystemen för att nå klimatmålen samt säkra att det finns lokal elproduktion.

Transporter och resande - ett elnätsperspektiv på elektrifieringen av transportsektorn

Det råder numera en stor enighet i såväl det offentliga samhället som i fordonsindustrin och i akademien om att en kraftfull och snabb elektrifiering av transportsektorn är nödvändig om Sverige ska ha möjlighet att nå 2030-målet. En sådan elektrifiering kräver i sin tur ett stabilt, flexibelt och välutbyggt elnät. Då tidsutrymmet för att lyckas med en sådan elektrifiering är kort vill vi framhålla vikten av att i ett så tidigt skede som möjligt involvera de lokala och regionala elnätägarna i planeringen av laddinfrastrukturen för privatbilism och godstransporter.

Inom fordonsindustrin pågår för närvarande en kraftig elektrifiering av tunga transporter. En sådan elektrifiering kräver betydligt mer av elnäten än vad personbilsflottan gör, något som beror på att den dels kräver större effekt för att kunna ladda, dels behöver ladda under tider av dygnet då elnätet redan är hårt belastat som det är (till skillnad från personbilsflottan som i stor utsträckning kan ladda på natten).

För att godstrafiken ska kunna elektrifieras behöver sannolikt logistiskt välplanerade noder för parkering, laddning, omlastning mm etableras inom och runt kommunens gränser. Vidare kommer laddpunkter vid exempelvis lastkajer i staden att

behöva etableras. Detta kräver mark och en tät dialog såväl med fastighetsägare som med andra intressenter exempelvis Jernhusen. För att kunna försörja sådana ladd- och omlastningsnoder med den eleffekt som krävs kommer nya elnät att behöva etableras. De tillståndsprocesser som krävs för sådana elnätsetableringar tar lång tid. Det är därför av stor vikt att dessa planeras i god tid inför 2030.

För olika transportslag kräver mark (och elnät)

En faktor som gör det svårt att planera för sådana ladd- och omlastningsnoder för den vägburna godstrafiken är bristen på mark. De flesta av Storstockholms kommuner vill hellre använda sin mark för bostäder. En regional aktör bör därför – i samverkan med kommuner, åkerinäring, elnätsbolag mm – påbörja en översyn av var i länet sådana ladd- och omlastningshubbar skulle kunna lokaliseras, för att på så vis säkerställa marktillgången. Detta är en generell fråga av stor vikt vid utvecklingen av elnätsinfrastrukturen, då markyta ofta är den trånga sektorn.

För att kunna nå transportsektorns 2030-mål behöver även sjöfarten och flyget elektrifieras. En förutsättning för att sjöfarten/flyget ska kunna elektrifieras i stor skala är att hamnar och flygplatser har tillräckligt med el för ändamålet, vilket i sin tur ställer stora krav på elnäten. Då det krävs sådana enorma volymer effekt för att elektrifiera sjöfarten och flyget behöver en sådan inriktning planeras i god tid. En elektrifiering av en bussterminal eller logistik center kan kräva effekter upp till samma nivå som en mindre svensk stad.

Detta bör belysas i strategin och planer för hur detta ska gå till sättas i verket så snart som möjligt.

Vi vill lyfta fram de ambitiösa elektrifieringsplaner som SL har för sin bussflotta de närmsta åren. Den laddinfrastruktur som de elektrifierade bussarna kräver finns ännu inte på plats men kommer dels att kräva mycket av regionens elnät väl den är färdigbyggd samtidigt som den kräver kommunal samhällsplanering för att kunna etableras.

Samverkan och genomförande

Vi håller helt med Stockholms stad om att samverkan mellan offentliga och privata aktörer är helt nödvändig om vi ska klara klimatutmaningen. Konkurrensen om plats i den förtätade staten gör att riskerna ökar för att stora infrastrukturägare hamnar i konkurrens om marken, vilket kan leda till förseningar i projekt som behövs för att möjliggöra klimatomställningen. Därför ser vi mycket positivt på utnämningen av den s.k. Elgeneralen i Stockholm, som kan hjälpa till med den nödvändiga samordningen i denna del. Även Stockholms stad och Ellevio behöver ha en betydligt tätare samverkan än förut. Stockholms stad lyfter fram att staden önskar driva påverkansarbete mot den statliga nivån. I den mån det efterfrågas i frågor som rör el bidrar vi gärna i ett sådant arbete.

Neste AB

Neste AB:s yttrande daterat den 14 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande synpunkter

Neste välkomnar ett mycket ambitiöst miljöprogram och att detta kompletteras med en konkret klimathandlingsplan. För att det skall vara möjligt att nå såväl de globala som nationella och lokala klimatmålen kommer det att krävas mycket omfattande åtgärder. Därvid finns det inte en lösning utan framgången i klimatarbetet bygger på att många olika lösningar används. Både miljöprogrammet och handlingsplanen ger uttryck för en sådan ståndpunkt och det är bra.

Neste kan bidra till det arbetet med förnybar diesel. Det är i varje fall på kort sikt den snabbaste vägen att minska klimatutsläppen från vägtrafik och arbetsmaskiner. Här kan och kommer Neste att göra en mycket betydande insats när det gäller att minska klimatutsläppen från framför allt transportsektorn men också entreprenad- och jordbrukssektorn.

Förnybar diesel

Neste vill framhålla att det kan vara enkelt att förväxla förnybar biodiesel (HVO) med andra bränsletyper med snarlika namn. HVO är en premium-diesel tillverkad av nästintill 100 % förnybara råvaror som släpper ut väldigt lite ny koldioxid i atmosfären.

Det är skillnad mellan Nestes förnybara biodiesel och annan biodiesel. Den förnybara biodieseln är kvalitetsmässigt bättre eftersom den kan bytas ut mot fossil diesel och kan i princip svara för 100 % inblandning.

Förnybar diesel kan därför användas i den befintliga fordonsflottan av dieslbilar. Det är därför ett av de snabbaste sätten att minska klimatutsläppen från vägtrafiken. Och det kan ske utan att fungerande fordon behöver skrotas och är därmed ett resurssnålt alternativ. Statistik från BIL Sweden gällande nyförsäljning av bilar visar att även om andelen el- och hybridbilar ökar kraftigt så stod försäljningen av dieslbilar under 2019 för 33,5 procent av totala antalet nyregistreringar. Det gör att många, också i Stockholm, kommer under lång tid att köra runt i en dieselsbil.

Förnybar diesel minskar klimatutsläppen med upp till 90 % jämfört med fossil diesel.

Dessutom minskar också andra utsläpp

- 33% lägre nivåer av fina partiklar
- 9% mindre kväveoxider (NOx)
- 30% mindre kolväten (HC)
- 24% lägre kolmonoxid (CO) –utsläpp
- reducerade nivåer av polyaromatiska kolväten (PAH)

Neste anser därför att förnybar diesel borde ges ett större utrymme i de åtgärder som föreslås i programmet och handlingsplanen.

Samarbete med staden

I miljöprogrammet konstateras att staden inte ensam kan klara att uppnå målen i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Här efterfrågas samarbete med såväl akademi som näringsliv.

Neste vill framhålla att företaget gärna deltar i ett sådant samarbete och skulle välkomna om stadens samarbeten också gavs mer kontinuerliga och formaliserade former. Klimatpakten är ett exempel på samarbeten som varit framgångsrika och den biogas-grupp som brukade mötas någon gång i halvåret hade stor betydelse för att öka biogasen på drivmedelsmarknaden i Stockholm.

Neste ser gärna liknande lösningar när det gäller miljöprogramsarbetet. Det gäller särskilt om samarbetet kan ges konkreta former.

Ett sådant konkret exempel är det samarbete som Neste med flera har med Esbo i Finland. Syftet med samarbetet är att Esbo ska bli världens mest hållbara stad. Samarbetet med Esbo har varit framgångsrikt då Esbo i en rapport från Telos – the Brabant Centre for Sustainable Development – utsetts till världens mest hållbara stad där för övrigt Stockholm kom på andra plats.

Innovativa samarbeten

I miljöprogrammet uttrycks också en ambition att prova innovativa lösningar i miljö- och klimatarbetet. Även här kan Neste bidra med en betydande insats. Nestes förnybara diesel kommer till 80 % från rest- och avfallsprodukter. Här kan matavfall användas som råvara till biodrivmedel och det är glädjande att Stockholm stad nu beslutat om obligatorisk matavfallsåtervinning med målet om att 70 procent av allt matavfall ska samlas in.

Det gäller också för återvinning av plast. Det beskrivs som en utmaning för staden att minska den fossila plasten i avfallsförbränningen. Att göra fordonsbränsle av insamlad plast som inte kan materialåtervinnas är en fördel jämfört med förbränning för el- och värmeproduktion eftersom de fossilfria alternativen för fordon är mycket färre.

Utsläpp av CO₂ och NO₂

Det finns en potentiell konflikt mellan åtgärder för klimatet och åtgärder som minskar kvävedioxidhalten. Neste anser inte att miljöprogrammet och handlingsplanen tillräckligt adresserar den konflikten. Förslaget gör inte heller en tydlig prioritering mellan dessa miljöproblem.

I avsnittet ”Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö” i miljöprogrammet föreslås att miljökvalitetsmålet för timmedelvärde för kvävedioxid blir en indikator på ren luft. Vi anser att det vore olyckligt om den nya indikatorn för kvävedioxid ensamt skulle bli bestämmande för vilka åtgärder som ska vidtas när det gäller vägtrafiken. Detta eftersom förnybar diesel är den snabbaste vägen att minska klimatutsläppen från vägtrafiken.

Klimatfrågan är i högsta grad en ödesfråga och den möjlighet som förnybar diesel innebär att snabbt minska klimatutsläppen riskerar att gå om intet om fokus enbart ligger på kvävedioxid. Det finns rentav en betydande risk att många människor går

över från dieslbilar till andra mer klimatbelastande energislag, såsom bensen. En utveckling som redan börjat synas i försäljningsstatistiken från BIL Sweden.

Luftkvaliteten i staden är naturligtvis viktig att rikta ytterligare insatser för att förbättra, men inte till priset av ökade klimatutsläpp. Samtidigt är det också viktigt att ha i minne att denna blivit mycket bättre de senaste 30 åren, även när det gäller kvävedioxider. Under samma tidsperiod har dock klimatutsläppen från vägtrafiken knappt förbättrats alls. Därför är det angeläget att följa upp utvecklingen av utsläpp för såväl luft som klimatutsläpp inom hela staden, samt de sammantagna effekterna av införandet av den nya miljözonen för lätta fordon på Hornsgatan.

Sammanfattning

Neste ser fram emot att konstruktivt arbeta tillsammans med stadens olika delar för att minska klimatutsläppen inom Stockholm. Vi är angelägna om att på olika sätt bidra till en bättre stad och prövar gärna nya innovativa lösningar för att uppnå målen i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Neste är emellertid angelägen om att de stora klimatfördelarna med förnybar diesel inte hamnar i skymundan på grund av målsättningarna om luftkvalitet.

Medborgare

Det inkomna yttrandet daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Vi är ett en grupp medborgare boende i Stockholm som härmed vill lämna remissynpunkter på stadens föreslagna miljöprogram och klimathandlingsplan för 2020-2023.

Varför gör vi detta?

Vi är starkt oroade över att inte tillräckligt mycket görs för att bryta den snabba utvecklingen mot klimatkris. I Parisavtalet 2015 beslutade världens nationer att temperaturökningen bör begränsas till max 1,5 grader. Utifrån de åtgärder som hittills har utlovats tyder ingenting på att detta mål kommer att nås. I stället är vi på väg mot en katastrofal uppvärmning på cirka tre grader. Förra istiden var den globala medeltemperaturen cirka tre grader lägre än i dag, det är utifrån den magnituden en tregradig temperaturökning behöver förstås.

Även vid en mer begränsad uppvärmning står Stockholms stad inför ett nödläge. SMHI:s klimatscenario för Stockholms län visar att dricksvattnet för två miljoner människor hotas när saltvatten tränger in i Mälaren. Allvarliga infektionssjukdomar som borrelia, denguefeber och babsfeber kommer att bli vanligare. Risken för dödliga värmeböljor, översvämningar och stormar ökar, samtidigt som kvaliteten på badvatten och luft blir allt sämre. En fjärdedel av

Stockholms skärgård riskerar att försvinna med ökade havsnivåer, troligen redan under våra barns livstid.

När World Economic Forum i dagarna kom med sin *Global Risks Report 2020* som pekar ut de största hoten mot mänskligheten de närmaste tio åren, var de fem största hoten för första gången alla relaterade till klimat och miljö. Det hot som anses störst är extrema väderhändelser orsakade av klimatförändringar. Detta riskerar att leda till enorma skador på infrastruktur, fastigheter och människoliv. Regeringars och företags misslyckande med att begränsa klimatförändringarna och förhindra miljökatastrofer och kollaps av ekosystem återfinns också bland topp fem. Om klimat och ekosystem kollapsar kommer det att leda till oerhörda kostnader för samhällen och företag.

Vi tänker på allt lidande i framtiden. På våra barn, barnbarn och barnbarnens barn. Stora, svåra, genomgripande och snabba förändringar krävs för att utvecklingen ska kunna brytas. Vi behöver nu politisk samling och gemensam handling, inte polarisering och diskussion om detaljer.

Det är därför bra att Stockholms stad har ambitiösa målsättningar för de territoriella utsläppen av växthusgaser. De övergripande målsättningarna om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 och en fossilfri organisation 2030 är goda.

Vad vi huvudsakligen saknar är en tydlig plan och konkreta målsättningar för hur stockholmarnas sammanlagda klimatutsläpp ska minska. Den största delen av dagens klimatutsläpp kommer från stockholmarnas konsumtion, till exempel från produktionen av konsumtionsvaror i andra länder och resor utanför Stockholms stads gränser. Vi behöver givetvis minska även dessa utsläpp radikalt. Även om denna fråga är svårare att hantera för stockholmspolitikerna är det nödvändigt att den tas på högsta allvar och att staden tar fram en tydlig och konkret handlingsplan även för dessa utsläpp.

Vi efterfrågar också fler åtgärder som får ner utsläppen här och nu. Miljöprogrammet och handlingsplanen har ett stort fokus på nya tekniska lösningar, vilket är bra. Ny teknik kommer att vara en nödvändig och viktig del i omställningen. Men dessa tekniska lösningar är ännu inte utvecklade i tillräcklig grad och vi vet inte om eller när de kommer att motsvara förväntningarna. Handlingsplanen behöver därför kompletteras med fler åtgärder för att få ner utsläppen i närtid, med befintlig teknik. Bland andra Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet betonar att det inte handlar om att välja mellan åtgärder som minskar utsläppen på lång eller kort sikt eller mellan lokala och globala utsläpp. Det krävs både och på samtliga områden.

För Stockholm stads del handlar det inte om att välja mellan att satsa på antingen ny teknik eller utsläppsminskningar här och nu. Inte heller om att välja mellan territoriella utsläpp och konsumtionsbaserade utsläpp i andra länder. Det behövs omfattande och tydliga målsättningar på alla områden. Att vi ser så få åtgärder för att få ner våra konsumtionsrelaterade utsläpp och utsläppen i närtid, gör att vi känner stark oro för framtiden. När unga medborgare, som ännu inte får rösta, protesterar mot dagens klimatpolitik gör de det med vetskap att det är deras framtid vi sätter på spel

om vi inte tar krafttag nu, genast. Vi är många som nu väntar på mer mod och större handlingskraft från politiskt håll!

Nedan följer exempel på några skrivningar som vi anser behöver skärpas:

Klimatutsläpp från konsumtion och resor utanför stadsgränsen

Miljöprogrammet och handlingsplanen behöver tydligare lyfta fram och adressera de konsumtionsbaserade utsläppen utanför stadens gräns, som i dag utgör merparten av stockholmarnas utsläpp. Med befintlig betoning på territoriella utsläpp ges inte en rättvis bild av stockholmarnas klimatpåverkan. Det är oroande att politiken tonar ner kritiska fakta och saknar en tydlig plan för en så grundläggande del av problemet. Här behövs kraftfulla åtgärder som adresserar utsläppen i närtid.

Nu sätts bland annat hopp till informationsinsatser för att få medborgarna att göra mer hållbara konsumtionsval. Forskning har dock tydligt visat att information ensamt inte leder till beteendeförändring i nämnvärd skala. Informationen behöver kombineras med andra styrmedel och signaler från olika håll för att få effekt. Till exempel behöver planerade infrastruktursatningar främja en önskad beteendeförändring gällande resmönster. Att planera för ytterligare en landningsbana på Arlanda innan flygets klimatutmaningar är lösta sänder då exempelvis helt fel signaler både till medborgarna och till flygindustrin.

Offentliga inköp

I handlingsplanen lyfts stadens egna inköp fram, dessa utgör i dag cirka 40 procent av stockholmarnas konsumtion. Här är målsättningarna i nuvarande version alldeles för vaga. I stället för att staden ”kan” ställa krav vid upphandlingar, vill vi skärpa till formuleringen att staden givetvis ”ska” ställa sådana krav.

Utsläppsminskningar i närtid

I miljöprogrammet och handlingsplanen finns tydliga målsättningar för teknikutveckling och en övergång till biobaserade bränslen. Det sätts också hopp till biokol och BECCS för att binda och lagra koldioxid. Allt detta är bra och kommer att behövas i framtiden, men det är tekniker som ännu är i sin linda och det är högst osäkert om de går att skala upp tillräckligt snabbt för att vända utvecklingen mot klimatkris.

Vi kan inte vänta på tekniska lösningar i framtiden och fortsätta med business as usual under tiden. Utsläppskurvan måste vända nedåt här och nu, oavsett om tekniken visar sig motsvara förväntningarna eller inte. Vi vill därför genomgående att utsläppsminskningar i närtid diskuteras och målsätts i högre grad. Klimatfrågan måste behandlas som den kris den är och överordnas mindre akuta målsättningar som konkurrenskraft och ekonomisk tillväxt – för allas vår överlevnad.

Vägtrafiken

Vi behöver få ner klimatutsläppen från vägtrafiken, inte minst personbilstrafiken.

Naturvårdsverket betonar att transportsystemet utöver att övergå till förnybara bränslen också behöver bli mer transporteffektivt. Exempelvis behöver förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt prioriteras över andra trafikslag, och byggas ut. Även på detta område har staden målsättningar på sikt, men få åtgärdsförslag i närtid. En snabb och effektiv åtgärd för att få till en beteendeförändring här och nu – i rådande krisläge – är exempelvis att sänka eller ta bort avgiften för kollektivtrafik tills vi har fått kontroll på utsläppen. En annan är att höja trängselavgifterna och behålla dem hela dygnet.

Naturvårdsverket lyfter också fram att infrastrukturplaneringen behöver förändras och utvecklas inom ramen för klimatmålen i stället för utifrån prognoser om fortsatt vägtrafiktillväxt. Att i detta läge satsa på nya motorvägsbyggen ter sig då irrationellt. Pågående utbyggnad av infrastruktur som motverkar minskade klimatutsläpp behöver avbrytas.

Avslutande kommentar

Med detta remissvar vill vi föra fram att vi är många medborgare i Stockholm som är mer än redo för en tuffare klimatpolitik och en politik som räknar med våra totala klimatutsläpp, inte enbart utsläppen inom stadens gränser. Stockholm har mycket bra förutsättningar att bli en föregångsstad på klimatområdet och en förebild för andra. Vi vill att ni förvaltar den chansen.

Vi väntar nu på fler skarpa åtgärder i närtid och för gärna en dialog med er angående flerförslag.

Reservationer m.m.

Arbetsmarknadsnämnden

Reservation anfördes av Salar Rashid m.fl. (S) enligt följande.

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

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras

med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer leda till ökade eller minskade utsläpp.

Reservation anfördes av Rashid Mohammed m.fl. (V) enligt följande.

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Därutöver anförda följande

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och

avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Ersättaryttrande gjordes av Maria Jansson (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade miljöprogrammet men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

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

Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som klimathandlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i

staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel.

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

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

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

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

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

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

Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Att nämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag, samt att därutöver anför följande:

Vi välkomnar det efterlängtrade miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i

sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i

Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken.

Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras

- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt ~~köpt~~ använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Reservation anfördes av Clara Lindblom m.fl. (V) enligt följande.

Att nämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag, samt att därutöver anför följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska

biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anför följande:

Vi välkomnar det efterlängtrade miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom utsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken.

Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina

energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klargörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera. Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Reservation anfördes av Siri Källgren m.fl. (V) enligt följande.

Att delvis bifalla kontorets förslag samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just

delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Idrottsnämnden

Reservation anfördes av Tobias Johansson m.fl. (V) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut med kompletteringar enligt denna text och därutöver anförda följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om

samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Reservation anfördes av Suhur Salahyusuf m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anförda följande.

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020-2023. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram

och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom utsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken.

Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda

parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra

ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera. Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Kulturnämnden

Reservation anfördes av Torun Boucher m.fl. (V) enligt följande.

Att kulturnämnden beslutar att delvis bifalla förvaltningens förslag och att därutöver utöver anför följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet

kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och därutöver anför följande.

Vi välkomnar det efterlängttade miljöprogrammet för åren 2020-2023. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att*

nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör hörsammas i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges

Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om *upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur* nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt köpt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Kyrkogårdsnämnden

Reservation anfördes av Inger Edvardsson m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.

Att därutöver anför följande.

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i

sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av

de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klargörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan. Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om *upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur* nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys

- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO2e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt ~~köpt~~ använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Reservation anfördes av Thereza Nordlund m.fl. (V) enligt följande.

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Därutöver anför följande

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller båda dessa får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria

gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte

tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföras följande:

Vi välkomnar det efterlängtrade miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser

från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp. är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

Ett dokument som det dock inte hänvisas till är Stockholms stads översiktsplan. Under inledningens rubrik "Ett hållbart växande Stockholm" bör kopplingen till översiktsplanen lyftas fram.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en

energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klargörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen. Vi delar förvaltningens

uppfattning att staden ska ställa krav på klimatberäkningar redan nu samt ställa klimatkrav inom programperioden i form av funktionskrav (kg CO₂e/m² BTA) vid nyproduktion av byggnader och anläggningskonstruktioner.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt ~~köpt~~ använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Reservation anfördes av Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anförda följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid inom de planetära gränserna är vår tids mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots höga ambitioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden.

Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen

där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och med insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

I Miljöprogrammet framgår i målen i koldioxidekvivalenter. Det är för läsaren ett svårtolkat begrepp som inte heller kopplas till några källor. För Vänsterpartiet är det centralt att alla mål är i linje med 1,5-gradersmålet i Parisavtalet. Det skulle innebära att Stockholm stad behöver halvera sina utsläpp varje årtionde, eller med minst 7 procent varje år. Huruvida utsläppsminskningarna uppfyller detta kriterium framkommer inte i Miljöprogrammet.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Miljöprogrammet anger att staden 2040 ska vara klimatpositiv. Klimatpositiv är ett svårttydligt begrepp som saknar gemensam definition, inte finns ett sådant i Miljöprogrammet heller. Generellt kan begreppet tolkas som att staden ska binda mer växthusgaser än man släpper ut. Detta innebär ofta ett behov av kompletterande åtgärder för negativa utsläpp. Dessa är ofta kopplade till förvisso vällovliga tekniska projekt för koldioxidinfångning, men som fortfarande är under utveckling och där resultatet är svårt att kvantifiera, eller köp av klimatkompensation, också med vanskliga resultat. Miljöprogrammet nämner inte hur staden ska bli klimatpositiv, varför Vänsterpartiet ställer sig tveksam till benämningen.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, utbyggnaden av kollektivtrafikkörfält, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp

– något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Stadsplanering är central då våra byggnader och städer finns kvar i årtionden. Därför är det oroväckande att stadsplaneringen endast nämns sporadiskt. Här krävs tydligare målsättningar och kopplingar till stadens strategier för hållbar stadsutveckling. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots. Dessutom bör det finnas etappmål om att staden vid nybyggnation ska anlägga en livscykelanalys över byggprocessen för att kartlägga och strategiskt minska utsläppen vid nybyggnation.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) enligt följande.

Miljöprogrammet är ett viktigt styrande dokument för stadens miljö- och klimatarbete. Vi ser det som positivt att de upphandlingar och inköp som görs inom Stockholms stad lyfts tydligt i miljöprogrammet inte minst under fokusområdet *Ett resurssmart Stockholm*.

Vi hade dock velat se tydligare skrivningar om cirkulär ekonomi kopplat till stadens upphandlingar och inköp i detta avsnitt. Såsom den svenska upphandlingslagstiftningen är utformad styr den i regel mot att den billigaste tjänsten eller produkter köps in. Detta är en god grundprincip men tar exempelvis inte produktens livslängd och reparerbarhet i beaktning. Detta kan ge följden att kommuner upphandlar en produkt som är marginellt billigare men har en betydligt kortare hållbarhet och livslängd. Något som är negativt ur såväl ett ekonomiskt som miljö- och klimatomfattigt perspektiv.

Ett ökat fokus på den här typen av cirkulärekoniskt tänk i stadens upphandlingar och inköp i miljö skulle kunna styra mot att staden börjar poängsätta eller kravställa livslängd och reparerbarhet på produkter, och skulle därför behöva lyftas under avsnittet *Ett resurssmart Stockholm* i miljöprogrammet. Detta är även möjligt att implementera inom stadens organisation i andra styrdokument utanför miljöprogrammet, vilket vi grönbåa ser positivt på.

Särskilt uttalande gjordes av Anton Clarholm (SD) enligt följande.

Miljöprogrammet som inkommit till nämnden utgår i stor utsträckning ifrån Agenda 2030 och innehåller en rad åtgärder som Sverigedemokraterna instämmer i som viktiga för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi anser dock att Livscykel- och kostnadsperspektivet behöver appliceras på fler aspekter i det föreliggande programmet, då erfarenhet visar att många satsningar som genomförts är kostnadsmässigt ineffektiva och i vissa fall till och med kontraproduktiva. Detta gäller framförallt satsningar som görs för minskad klimatpåverkan. Miljöprogrammet beskriver att det åligger implementerande organ att avgöra vilka åtgärder som är kostnadseffektiva. Vi Sverigedemokrater anser att en beskrivning av kostnadseffektivitet i förhållande till redovisad nytta bör vara ett krav för genomförande av satsningar.

Under rubriken ”etappmål - minskade klimatpåverkan från konsumtion” anser förvaltningen att staden ska uttrycka sig mer skarpt och ställa funktionskrav på kgCO₂/m² BTA vid nyproduktion av byggnader och anläggningar. Sverigedemokraterna ställer sig delvis positiva till detta, men vill starkt påpeka att sådana funktionskrav är komplexa, och riskerar att leda till suboptimeringar och gröntvättning om inte kraven tillsammans med metodik och seriös granskning och uppföljning tillämpas. Om en dylik kravställning utvecklas bör staden även utreda möjligheterna att föra samman kravet på klimatberäkningar med kravet på energiprestanda, vilka är utdaterade och inte följer de nya kraven i BBR på primärenergital. Energiprestandadelen kan betraktas som driftskedet i en LCA-analys

av klimatpåverkan. Detta skulle medföra att byggherrar ges möjlighet att ta ett större helhetsgrepp om byggnadens klimatpåverkan, skapa större frihet i designprocessen samt medföra lägre kostnader och minskad risk för suboptimeringar. Gränsvåer, randvillkor för analys och uppföljning, systemavgränsningar, rutiner för kontroll och uppföljning samt konsekvenser för byggherrar som ej klarar uppställda krav är alla viktiga punkter för att ett sådant regelverk ska få positiva effekter.

Ersättaryttrande gjordes av Sofia Tahko (KD) enligt följande.

Sofia Tahko (KD) instämmer i särskilt uttalande från Katarina Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

Socialnämnden

Reservation anfördes av Alexandra Mattsson Åkerström m.fl. (V) enligt följande.

Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut

Att därutöver utöver anföras

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna

möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska

uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Reservation anfördes av Karin Gustafsson m.fl. (S) enligt följande.

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

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av håll-bar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljnings-bara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på re-miss var vi tydligt kritiska mot att det

innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.”

Särskilt uttalande gjordes av Linnea Vinge (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna anser en god närmiljö vara av största vikt för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi sverigedemokrater anser även att de satsningar som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige.

Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden.

Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Ulf Walther m.fl. (S) enligt följande.

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

Vi välkomnar det efterlängtrade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi

ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller

klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten. I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klargörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma uppstadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för *biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur* nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion

- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt köpt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Reservation anfördes av Jonas Santesson m.fl. (V) enligt följande.

Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anförda följande

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörandestrategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att arbeta in fler åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att avsaknaden tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbar omställning måste prioriteras i varje sådant fall. När detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras rättvist och därför huvudsakligen av de som har mest tillgångar. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Om det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt bilister, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd och en översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Det är åtgärder som skulle minska biltrafiken och utsläpp och problem med buller. Vi saknar

också ett livscykelperspektiv på ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar med stängning av Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Ersättaryttrande gjordes av Madeleine Kaharascho Fridh (Fi) enligt följande.

Om jag hade haft rösträtt skulle jag föreslå stadsbyggnadsnämnden att delvis godkänna kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar det reviderade miljöprogrammet men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

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

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

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

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

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

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

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

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

Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. De föreslagna åtgärderna bör därför innefatta en uppskattning av kostnader för att möjliggöra prioriteringar och långsiktiga planer för staden ekonomi.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anför följande:

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020-2023. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och

jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp. Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporter, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila

drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske

största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande:

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt ~~köpt~~ använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande.

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

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

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

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

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

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte har minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal

boendeparkeringstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte

tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Ersättaryttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Utbildningsnämnden

Reservation anfördes av Karin Lekberg m.fl. (S), enligt följande.

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

Vi välkomnar det efterlångtade miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningar och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras samman i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp. Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens

parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klargörande av hur det ska gå till. Det måste

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

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande:

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt ~~köpt~~ använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Reservation anfördes av Tina Kratz m.fl. (V) enligt följande.

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

Det är glädjande att en ny Klimathandlingsplan och det tillhörande strategidokumentet Miljöprogram för Stockholm 2020 - 2030 till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021.

Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt.

Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatrödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Äldrenämnden

Reservation anfördes av Mirja Räihä m.fl. (S) enligt följande.

1. Äldrenämnden delvis godkänner förvaltningens svar på remissen.
2. Därutöver anföra följande:

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras sammas i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar. Att Matlyftet lyfts som en satsning kopplad till miljöarbetet ställer vi oss frågande till, då vi inte kan se sambandet mellan exempelvis en Foodtruckfestival och minskad klimatpåverkan.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet.

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

Reservation anfördes av Robert Mjörnberg (V) enligt följande.

1. Äldrenämnden delvis bifaller förvaltningens förslag
2. Därutöver anför följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. Något som Äldreförvaltningen också påpekar i sitt remissvar. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021.

Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Särskilt uttalande gjordes av Leif Söderström (SD) enligt följande.

Äldrenämnden har mottagit Miljöprogram för Stockholm 2020- 2023 på remiss.

Sverigedemokraterna anser en god närmiljö vara av största vikt för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi sverigedemokrater anser även att de satsningar som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige.

Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden.

Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår.

Överförmyndarnämnden

Reservation anfördes av Kenan Parlak (V) enligt följande.

Nämnden bifaller delvis förvaltningens förslag till beslut.

Nämnden anför därutöver följande:

Det är glädjande att ett nytt miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik.

Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors väl-färd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjlig-heter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknads-mekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privat-bilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat om-givningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimat-handlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Reservation anfördes av Björn Sjöberg (S) enligt följande.

Nämnden bifaller delvis förvaltningens förslag till beslut.

Nämnden anför därutöver följande:

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att bud-geten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövde tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläpps-minskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljö-programmet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens pro-gram för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upp-handlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Johan Heinonen m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och att därutöver anför följande:

Vi välkomnar det efterlängttade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras

med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi

(nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att

miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Reservation anfördes av Lillemor Samuelsson m.fl. (V) enligt följande.

Delvis bifalla förvaltningens förslag och därutöver anför följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörandestrategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att arbeta in fler åtgärder i sina verksamhetsplaner. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ är det tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt så att människors välfärd säkras. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt och insikten om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten då måste gå före. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp. Frågor som rör hur näringslivet kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro, återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige, men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller, men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Slutligen kan vi konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Veronica Palm m.fl. (S) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt
2. att därutöver anföra följande:

Vi socialdemokrater i Enskede Årsta Vantör välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020-2023. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi socialdemokrater i Enskede Årsta Vantör anser att utöver miljöplanen Stockholm behöver påbörja en lokal "Green Deal" för att göra fler gröna klimatinvesteringar. Man måste ha en plan både för gröna driftinvesteringar på kort sikt och långsiktiga gröna kapitalinvesteringar. Vi måste samtidigt ta itu med finansiering av miljöinvesteringar. Vi socialdemokrater ser dessutom att vi samtidigt måste hantera klimatkris och klyftor. Vi vill inte att högerpopulister motverkar klimatåtgärder för att det inte satsas tillräckligt på förebyggande åtgärder i utsatta områden.

Miljöplanen behöver också planera för att bygga upp en förmåga att motverka skadeverkningar vid en höjning av vattennivån i Östersjön. Dessutom måste mikroplasthantering, medicinhantering och strålskyddshantering hanteras.

Vi socialdemokrater beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram.

och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver. Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och börhöras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt la-av på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom utsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i

enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), fil/skapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionaltförbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter. En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i fler bostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen/är uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället/är köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Dälför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn/är att uppnå målet "effektiv energianvändning" måste ändras till "totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter". Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret/är elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Reservation anfördes av Hassan Jama m.fl. (V) enligt följande.

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag samt,
2. att därutöver anföras följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant/all. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt

rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röd/starka väljargrupper med bil, eller bådaddera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärderna leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp - något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bi/pooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro - återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avlopps/ösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan

finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Särskilt uttalande anfördes av Tobias Karlsson (SD) enligt följande.

Miljöprogrammet utgår i hög grad ifrån Agenda 2030, vilket innehåller en hel del bra punkter såsom giftfria miljöer mm, men saknar punkter som Stockholms medborgare sannolikt upplever som viktiga, exempelvis en levnadsmiljö fri ifrån nedskräpning, vilket är ett stort problem på flera ställen i staden.

Miljöprogrammet skriver att det är upp till implementerande organ att avgöra vilka åtgärder som är kostnadseffektiva, men Sverigedemokraterna ser gärna att en beskrivning av kostnadseffektivitet i förhållande till redovisad nytta är ett krav för genomförande av satsningar. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige. Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden. Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår.

Miljöprogrammet nämner inte att kärnkraft är långt mer effektiv än exempelvis vind och solkraft utan förutsätter

Ersättaryttrande anfördes av Lisa Palm (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade miljöprogrammet men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt.

Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen.

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

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

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

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

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

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

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

Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna.

Farsta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande anfördes av Leif Söderström (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Miljöprogram för Stockholm 2020-2023 på remiss.

Sverigedemokraterna anser en god närmiljö vara av största vikt för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi sverigedemokrater anser även att de satsningar som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige.

Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden.

Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Maria Ljuslin m.fl. (V) och Eva Fagerhem m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anförda följande.

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år,

eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar av vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

Särskilt uttalande gjordes av Henrik Åkerlund (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Miljöprogram för Stockholm 2020-2023 på remiss. Sverigedemokraterna anser en god närmiljö vara av största vikt för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi sverigedemokrater anser även att de satsningar som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige.

Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden.

Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Lisa Carlsson m.fl. (S) enligt följande.

1. Äldrenämnden delvis godkänner förvaltningens svar på remissen.
2. Därutöver anför följande:

Vi välkomnar det efterlängtrade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras sammas i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt

förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera. Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor.

Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Reservation anfördes av Mohibul Ezdani Khan m.fl. (V) enligt följande.

Mohibul Ezdani Khan m.fl. (V) ansluter sig till (S) reservation.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Johanna Karlsson m.fl. (S) enligt följande.

1. Stadsdelsnämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. Stadsdelsnämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda

exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskning för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder. Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner så snart som möjligt men senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet. Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

Reservation anfördes av Monica Muro de Santa Cruz m.fl. (V) enligt följande.

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Därutöver anföras följande

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörandestrategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att arbeta in fler åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att avsaknaden tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbar omställning måste prioriteras i varje sådant fall. När detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa

finansieras rättvist och därför huvudsakligen av de som har mest tillgångar. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Om det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt bilister, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd och en översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Det är åtgärder som skulle minska biltrafiken och utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan

finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar med stängning av Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Särskilt uttalande gjordes av Max Almflod (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Miljöprogram för Stockholm 2020- 2023 på remiss.

Sverigedemokraterna anser en god närmiljö vara av största vikt för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi sverigedemokrater anser även att de satsningar som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige.

Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden. Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Petra Gardos m.fl. (M), Maria Karlman Noleryd (L), Ludvig Hubendick (MP) och Christina Linderholm (C) enligt följande.

I att hantera de stora miljö- och klimatutmaningarna har städer en allt viktigare roll. Vi välkomnar därför stadens Miljöprogram och Klimathandlingsplan. Det är positivt att det förtydligas att Stockholm hela tiden ska sträva efter att ligga ännu mer i framkant samt att mål både på kort och lång sikt löpande ska omprövas och skärpas i takt med att styrmedel och teknik utvecklas.

Norrmalm som stadsdel kan också bidra genom att ständigt skärpa sitt klimat- och miljöarbete. Det kan exempelvis göras genom hur parker- och parkskötseln utformas, inköp, ökad matavfallsinsamling och energieffektivisering. I en stadsdel där många rör sig är trafikflöden en av de viktigaste frågorna för att minska miljö- och klimatpåverkan. Vi är positiva till de försök och förändringar som gjorts i trafikstyrningen på Norrmalm och vill att det arbetet utvecklas vidare. Vi ser exempelvis med intresse på försöket med smart trafikstyrning på Kungsholmen och vill att smarta trafikljus införs på Norrmalm i linje med prioriteringarna i stadens framkomlighetsstrategi.

Särskilt uttalande gjordes av Victor Gustafsson m.fl. (V) enligt följande.

Vänsterpartiet vill anföra följande:

Vänsterpartiet på Norrmalm finner det glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade att verksamheterna nu ges begränsade möjligheter att inarbeta effektiva åtgärder i sina verksamhetsplaner, då program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om till ett hållbart samhälle är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och bestämmer på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det med sin frånvaro - ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatinödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller båda delarna får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt

minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit flera konkreta åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och bullerproblem.

Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp - något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden. Vikten av trädplanteringar och bevarande av befintliga träd bidrar till att sänka koldioxidhalten i atmosfären. Träd skapar också skugga vilket är mycket viktigt i urbana miljöer som alstrar mer värme än glest bebyggda områden. Detta bör vara en central angelägenhet i utvecklandet av nya och befintliga parker och grönområden, liksom kring bostadshusens gårdar.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Särskilt uttalande gjordes av Julian Kroon m.fl. (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Miljöprogram för Stockholm 2020-2023 på remiss.

Sverigedemokraterna anser en god närmiljö vara av största vikt för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi sverigedemokrater anser även att de satsningar som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige.

Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden.

Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Benjamin Dousa m.fl. (M), Martin Michel (MP) och Pegah Afsharian (C) enligt följande.

Styrdokumentet utgår ifrån att Stockholms livsmiljö ska vara hållbar och har långtgående målsättningar, vi lokala politiker tar tacksamt emot medborgares förslag till att göra än mer och kanaliserar förslagen till den nämnd eller bolag som har åtgärdsansvar. Dialoger förs med byggherrar gällande solpaneler och sedumtak och stadsdelen har mål för vegetarisk och ekologisk matkonsumtion. Allt inom ramen för budgetuppdraget.

Stockholms livsmiljö ska vara hållbar och har långtgående målsättningar. Vi lokala politiker tar tacksamt emot medborgares förslag till att göra än mer och kanaliserar förslagen till den nämnd eller bolag som har åtgärdsansvar. Dialoger förs med byggherrar gällande solpaneler och sedumtak och stadsdelen har mål för vegetarisk och ekologisk matkonsumtion. Allt inom ramen för budgetuppdraget.

För att gynna den lokala biologiska mångfalden kan extensiva gräsytor övergå i ängsmark, placeras fågel- och fladdermusholkar ut liksom insektshotell och fjärilsholkar. Det är ett pågående arbete att skydda antalet arter och växer för att öka den biologiska mångfalden.

Särskilt uttalande gjordes av Janina Fond (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Miljöprogram för Stockholm 2020- 2023 på remiss.

Sverigedemokraterna anser en god närmiljö vara av största vikt för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi sverigedemokrater anser även att de satsningar som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige.

Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden.

Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Tina Krantz m.fl. (V) enligt följande

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Därutöver anföras följande

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörandestrategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att arbeta in fler åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att avsaknaden tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbar omställning måste prioriteras i varje sådant fall. När detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras rättvist och därför huvudsakligen av de som har mest tillgångar. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Om det är en övertro på marknadsmekanismer,

eftergifter åt bilister, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringstillstånd och en översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Det är åtgärder som skulle minska biltrafiken och utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar med stängning av Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Reservation anfördes av Monica Lövström m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.

Att därutöver anföras följande.

Vi välkomnar det efterlängtrade miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras

med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom utsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken.

Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi

(nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera. Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att

miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Salar Rashid m.fl. (S) enligt följande.

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

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras

med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi

(nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad

naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferentiera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande
Totalt köpt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Reservation anfördes av Anna Laine m.fl. (V) enligt följande.

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Därutöver anför följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörandestrategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att arbeta in fler åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att avsaknaden tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbar omställning måste prioriteras i varje sådant fall. När detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras rättvist och därför huvudsakligen av de som har mest tillgångar. Det är

denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Om det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt bilister, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd och en översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Det är åtgärder som skulle minska biltrafiken och utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitiken och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Vi skulle också gärna vilja se fler nya lösningar för att minska vattenanvändningen, exempelvis om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar.

Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Det behöver även finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte

tar med stängning av Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Ersättaryttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade miljöprogrammet men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

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

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

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

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

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

Det måste bli enklare för stockholmarna att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I miljöprogrammet nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att

det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna.

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

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

Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anna Jonazon m.fl. (S), enligt följande.

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

Vi välkomnar det efterlängtrade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som*

mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna

missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra

ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om *upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur* nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Förslaget till indikatorer behöver kompletteras med följande.

- Andel beslut som ska innehålla en klimatkonsekvensanalys
- Andel upphandlingar som innehåller hållbarhetskrav
- Utsläpp, ton CO₂e från stockholmarnas konsumtion
- Andel av stadens flygresor som klimatkompenseras
- Andel energieffektiviserings- eller klimatanpassningsprojekt som använder lägre kalkylränta
- Andel återanvända massor
- Andel återanvänt byggavfall
- Påbörjat förhandling med staten om nedläggning av Bromma flygplats

Följande förslag till indikatorer behöver ändras till följande

- Totalt (köpt) använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter

Reservation anfördes av Rashid Mohammed m.fl. (V) enligt följande.

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Därutöver anför följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörandestrategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan

kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att arbeta in fler åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att avsaknaden tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbar omställning måste prioriteras i varje sådant fall. När detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras rättvist och därför huvudsakligen av de som har mest tillgångar. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Om det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt bilister, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd och en översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Det är åtgärder som skulle minska biltrafiken och utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitik i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar med stängning av Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ploen (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade miljöprogrammet men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

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

Bilfri innerstad

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

Globalt ansvar

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

Hållbar livsstil

Vi ser positivt på att miljöprogrammet lyfter vikten av att minska konsumtionens klimat- och miljöpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen. För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmare nämns i handlingsplanen och programmet, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ.

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

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

När det kommer till utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökat utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegetarisk mat som norm inom den kommunala verksamheten.

Stadsdelarna behöver resurser för förändringsarbetet

Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Birgitta Sevefjord m.fl. (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden föreslås besluta:

- att delvis bifalla förvaltningens förslag
- att därutöver anför följande:

Det är glädjande att ett nytt miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Det är dock olyckligt att program och klimathandlingsplan (se ärende 18) kommer så pass försenade då stadsdelsnämnden och stadens övriga verksamheter nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids största utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i miljöprogrammet. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Vänsterpartiet har i Stockholm drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på

begränsat antal boendeparkeringstillstånd, och översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Dessa åtgärder skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp på Södermalm eller i resten av staden, Sverige eller världen.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver staden utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård på Södermalm och i resten av staden. Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen (se ärende 18) inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Särskilt uttalande gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Anton Johansson (L), Anna-Klara Müntzing (MP) och Lars Rottem Krangnes (C) enligt följande.

Klimatfrågan och kravet på omställning på bred front är helt nödvändig. Världens svåra politiska läge visar att städer behöver gå före, och vi är glada och stolta över att Stockholms stad har en mycket hög ambition, vilket såväl det nya miljöprogrammet och klimathandlingsplanen visar. Viktigt är också det man skriver om att Stockholm hela tiden ska sträva efter att ligga ännu mer i framkant och att mål både på kort och lång sikt löpande ska omprövas och skärpas i takt med styrmedel och teknik utvecklas. Ett problemområde är att Stockholmskonsumtionsbaserade utsläpp inte inbegrips i planerna eftersom det ligger utanför stadens rådighet. Därför är det väldigt viktigt att hjälp, stöd, information och inspiration utvecklas och finns tillgängligt på bästa möjliga sätt för stadens invånare. Funktionen ”Klimatsmarta stockholmaren” behöver göras mer känd, återbruk och annat staden gör och erbjuder inom cirkulär ekonomi likaså.

Vi vill att Södermalm inom staden ska ligga steget före, gärna vara en plats för att pröva nya idéer och projekt för att främja hållbar utveckling. Stadsdelen har många engagerade invånare och inom verksamheterna likaså, det vet vi både angående det som görs och som kontinuerligt föreslås.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S) enligt följande.

Höga halter av kväveoxider orsakar stora negativa hälsoeffekter i hela Stockholm. Enstaka gator (bl. a. Hornsgatan) har särskilt höga halter. Mest avgörande för hälsoeffekterna är dock inte den lokala situationen utan den samlade belastningen i regionen.

Stadens beslut att fr.o.m. 2021 skärpa kraven i miljözon 1 så att endast tunga fordon som uppfyller avgaskraven EURO VI tillåts, kan väntas få stor betydelse för att sänka halterna av kväveoxider i luften i hela innerstaden. Avgörande för resultaten är att reglerna övervakas.

Beslutet om miljözon 2 – som enbart gäller delar av Hornsgatan och sedan 15 januari 2020 förbjuder lätta fordon med lägre avgasklass än Euro 5, för dieslbilar fr.o.m. 2022 Euro 6 – väntas ge betydligt mindre förbättringar. Detta gäller även om den skulle fullt ut respekteras. I rapporten ”Effekter av miljözoner i Stockholms” (Stockholms stad, december 2018) påpekas samtidigt att de relativt begränsade effekter på halterna av kväveoxider som miljözon 2 väntas ge i närområdet uppnås till en mycket hög samhällsekonomisk kostnad.

Vi välkomnar den utvärdering av miljözonen som ska genomföras och utgår från att man i det sammanhanget även studerar möjligheten att utnyttja en mindre

differentiering av trängselskatterna för att mera påtagligt åtgärda problemet med höga kväveoxidutsläpp från lätta fordon.

Ersättaryttrande gjordes av Frida Bondesson (KD) enligt följande.

Frida Bondesson (KD) instämmer i särskilt uttalande från Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Anton Johansson (L), Anna-Klara Müntzing (MP) och Lars Rottem Krangnes (C)

Älvsjö stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Stefan Johansson, m.fl. (S) enligt följande.

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

Vi välkomnar det efterlängtrade miljöprogrammet för åren 2020- 2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom

tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar. Målet måste vara att nå ett krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar, men till dess ska alla relevanta upphandlingar innehålla krav på minskade utsläpp.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler busskörfält, tillskapande av fler samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet.

När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet ”effektiv energianvändning” måste ändras till ”totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter”. Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

Ett sätt att öka antalet energieffektiviserande åtgärder vid renoveringar är genom att använda en lägre kalkylränta. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler. Miljöprogrammet borde fastställa att staden ska använda lägre kalkylränta för projekt som gäller energieffektivisering för att öka takten i projekten.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagörande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om *upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur* nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferenziera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Särskilt uttalande gjordes av Roland Johansson m.fl. (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Miljöprogram för Stockholm 2020-2023 på remiss.

Sverigedemokraterna anser en god närmiljö vara av största vikt för att garantera stockholmarna en god livskvalité och möjligheter till rekreation.

Vi sverigedemokrater anser även att de satsningar som görs ska vara så kostnadseffektiva som möjligt för att maximera värdet i varje spenderad skattekrona. Med anledning av detta ser vi negativt på dyra och verkningslösa åtgärder, i synnerhet inom den egna organisationen, som knappt påverkar på marginalen. En avsevärt mer kostnadseffektiv åtgärd är internationella klimatinvesteringar i länder som inte kommit lika långt i sitt arbete som Stockholm och Sverige.

Sverigedemokraterna delar ambitionen om att den egna organisationen bör eftersträva att bli klimatneutral, men vill understryka vikten av ett helhetsperspektiv för att inte i utbyte försumma stockholmarnas behov på andra områden.

Vi anser att politiken bör ha en pragmatisk hållning till de samhällsproblem vi ser för att undvika att nya uppstår.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios (V) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.

Att därutöver anföras följande.

Klimatomställningen är central fråga för alla medborgare och alla nämnder och förvaltningar. Vi har länge verkat för att Stockholm ska bli en hållbar stad.

Huvudstaden har en viktig roll att spela i Sveriges förvandling till att bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi välkomnar därför miljöprogrammet för åren 2020-2023.

Det hade dock varit önskvärt om det kommit tidigare, så att det kunnat inarbetas i 2020 års budget. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Mycket i miljöprogrammet är bra, även om det finns mycket kvar att önska. Nedan följer ett urval av förbättringsområden. Programmet borde tydligare belysa att miljö- och klimatproblem också handlar om klass. Vissa grupper riskerar att drabbas hårdare av såväl framtida klimatproblem som de politiska åtgärder som kan användas för att begränsa klimatproblemen. För att kunna bedriva en effektiv miljöpolitik behöver vi veta hur mycket olika åtgärder kostar och därmed hur effektiva de är. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder. Vidare bör det ställas krav på att samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

Staden borde arbeta mer mål där man också behöver insatser av andra aktörer. Detta är något som Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar. Exempel på sådana mål är att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Tydligare krav vid uppköp. Ambitionerna i miljöprogrammet speglas inte i det relaterade inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Särskilt uttalande gjordes av Andréa Hedin m.fl. (M), Mats Hasselgren m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) och Caroline Blomberg m.fl. (C) enligt följande.

Det är viktigt att snarast komma igång med att ta fram en klimat- och miljöhandlingsplan vid sidan av verksamhetsplanen såsom framhålls i program och handlingsplan. Flera stadsdelar har redan tagit fram lokala miljöhandlingsprogram. För att kunna arbeta målinriktat och stegvis är det viktigt att också kommunicera planen till alla inom förvaltningen.

Områden som särskilt bör betonas är upphandling, återbruk och avfall, delning, cirkulär ekonomi samt transporter. I Miljöprogrammets förslag på punkter att arbeta med finns dessa och många fler som direkt kan appliceras på stadsdelsnämnderna genom formulering av lokala mål och aktiviteter. Ett område som ännu inte ingår i

beräkningar för CO2 utsläpp är konsumtion där produktionen sker utanför stadsgränsen. Detta innebär de flesta områden eftersom staden inte har någon stor produktion av någonting. Att delta i utvecklingen av mätbara kriterier inom detta område är viktigt.

Ersättaryttrande gjordes av Stefan Swärd (KD), enligt följande.

Stefan Swärd (KD) instämmer i det särskilda uttalandet från Andréa Hedin m.fl. (M), Mats Hasselgren m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) och Caroline Blomberg m.fl. (C).

Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030

Särskilt uttalande gjordes av Johan Kuylensstierna (OPOL) enligt följande.

Målet för Stockholms stad är att bli en fossilfri stad senast 2040 (Klimatpolitiska ramverket). Enligt uppdrag i kommunfullmäktiges Budget 2019 ska det utredas hur staden kan bli klimatpositiv 2040. Genom åtgärder som minskar utsläppen av växthusgaser kan stadens utsläpp reduceras till cirka 500 000 ton år 2040. De kvarvarande utsläppen bedöms komma från internationell sjöfart, starter och landningar vid Bromma flygplats, förbränning av plaster som inte går att återvinna samt LCA-påslag vid framställning av biobränslen.

För att staden ska uppnå netto-nollutsläpp eller gå ännu längre och ha negativa utsläpp, så kallad klimatpositivitet, måste koldioxid bindas i stället för att släppas ut i atmosfären. Detta kan ske med avskiljning och lagring av koldioxid (CCS eller BECCS), eller med produktion av biokol.

Stockholms stads organisation ska vara fossilfri 2030 inom samma systemgränser som stadens övriga utsläppsmål. Genom att staden går före och ska vara fossilfri redan år 2030 behöver växthusgasutsläppen från energianvändningen i stadens organisation minska i en snabbare takt än motsvarande utsläpp i den geografiska staden.

I grunden mycket bra program och handlingsplan:

- Hög och tydlig ambitionsnivå
- Fokus på det man har rådighet över – men tar ett tydligare helhetsansvar än tidigare med konsumtionsbaserade utsläpp (inkludera livsmedel, internationella flygresor, byggande)
- Samverkan – regionalt, andra aktörer (inte minst näringsliv) (exempel: 2016 bildades Klimatpakten PLUS. För att bli en del av Klimatpakten PLUS måste företaget eller organisationen dela och anta stadens mål om att vara en fossilfri organisation 2030, det vill säga tio år snabbare än Stockholms mål att bli fossilfritt 2040. I dagsläget består Klimatpakten PLUS av ett 30-tal medlemsföretag.)

- Bra att staden lyfter fram samverkan med andra städer och regioner inom EU: Detta bör ske både via Eurocities och med egna resurser, men även tillsammans med andra ambitiösa städer och regioner, såsom London och Amsterdam samt övriga svenska städer och regioner som är aktiva i Bryssel.
- Bra att man trycker på att inte ”flytta utsläppen” – tex påverka andra kommuner negativt
- Bra med tydlighet vad gäller beroendet av andra – Nordisk elmix bra exempel där minskade utsläpp i den Nordiska elmixen bidrar positivt. Stockholm och andra städer kan driva på utvecklingen utanför staden. (Satsningen på vindkraft kan ske exempelvis genom så kallad Power Purchase Agreement (PPA). Affärsidén för PPA innebär att ett elbolag äger, bygger, installerar och sköter driften och anläggningen och att motparten, i detta fall staden, tecknar långtidskontrakt för köp av elen som anläggningen producerar.)
- Frågan om elbrist eller effektbrist viktig (nämns också)
- Bra med starkt fokus på ökad effektivitet (energisystem, byggande, transporter mm)
- År 2024 planeras ett nytt kraftvärmeverk tas i drift i Lövsta. I och med detta stängs verket i Hässelby och rivs för att bereda plats för bostäder. Anläggningen i Lövsta är en förutsättning för att det koleldade kraftvärmeverket KVV6 i Värtan ska kunna stängas helt. Bra med den typen av kopplingar.
- Bra med tydliga beting, ansvar och uppföljning – att det finns ett tydligt operativt fokus

Transport särskilt svårt

- Intressant att 70% av bilresandet är kopplat till ”fritiden” (kräver bättre planering vad gäller ”ytkrävande målpunkter – shopping, sportanläggningar mm)
- Knyta ihop olika lösningar – kollektivtrafik med bil- och cykelpooler etc
- Logistik – här finns en stor risk med e-handel etc
- Drygt 50 procent av godset som transporteras i Stockholm är grus, sand, sten och jord.
- Beroende – nationell och EU politik (nationellt exempel: utformningen av reduktionsplikten efter 2021 och miljödifferentierad trängselskatt)

Några slutsatser och kommentarer:

- Bra med hierarki: Strategi, program, handlingsplaner med kortsiktiga och långsiktiga mål, tydligare ansvar och beting (Tjänsteutlåtandet: Målnivån på 1,5 ton CO₂e per invånare till 2023 (som är en skärpning från tidigare) matchas av en lista på konkreta åtgärder som summeras till erforderliga utsläppsminskningar. Åtgärderna är framtagna i nära dialog med stadens

verksamheter och bygger därför på teknisk och ekonomisk realism.) – andra konsekvenser (sociala)?

- Uppföljning verkar OK – (Från Klimathandlingsplanen: Miljö- och hälsoskyddsnämnden rapporterar årligen i samverkan med kommunstyrelsen stadens samlade beräknade utsläpp så att det går att följa upp hur arbetet sammantaget går med att arbeta mot delmålet 1,5 ton per invånare till år 2023.) Viktigt att nämnden har tänder – makt att kunna kräva in nödvändig information. Skulle gärna vilja tydligare se hur man kommer att agera om utsläppsbanan inte går åt rätt håll. Var därför tydligare med resultat i förhållande till mål och ambition. Svårt att få en överblick.
- Bra med eget fokus på Resurseffektivitet i Miljöhandlingsplanen
- Bra med eget avsnitt om Biologiskt Mångfald – mer fokus på de sociala dimensionerna. Bra med koppling till livsmedel
- Bra med nya perspektiv som breddar det indirekta ansvaret (I tjänsteutlåtandet: Nya perspektiv har också tillförts i analysen av ny klimathandlingsplan. Här innefattas konsumtionsbaserade utsläpp, stärkt regionalt samarbete, och formulering av viktiga arbetsprocesser att driva för fossilfrihet 2040.) Lite otydligt hur man tänker arbeta med dessa dimensioner.
- Bra med ökat fokus på samverkan. Gemensamma innovationsprojekt, skala upp lösningar. Stockholms stads ambitioner på klimatområdet har därmed större möjligheter att förverkligas på en stärkt regional arena. Näringslivets möjliga roll i detta bör förtydligas
- Tydligare med påverkansroll (i tjänsteutlåtandet: i kommunstyrelsens förslag till budget 2020 finns uppdrag om att stärka stadens påverkansarbete, och att ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030. Om de nationella styrmedlen för minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken skärps kan det finnas möjligheter för staden att öka ambitionen ytterligare.)
- Mycket starkt klimatfokus – mer om effekter på andra miljöfrågor (bra med kopplingar till luftföroreningar) även utanför staden, samt socio-ekonomiska frågor (i tjänsteutlåtande: Stadsledningskontoret konstaterar att ett framgångsrikt klimat- och miljöarbete förutsätter att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt och ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm. Stockholm ska fortsätta att växa samtidigt som tillväxt kombineras med ett ambitiöst klimatarbete.) Hur kan klimatfrågan och omställningen skapa större engagemang, samverkan, entreprenörskap, innovation. Kan inte minst vara starkare skrivningar i Miljöprogrammet – hur en ”fossilfri” och miljöattraktiv stad också bidrar till människors välbefinnande och hälsa (kan kvantifieras).

- Bredare Agenda2030 koppling – kan göras utan att texten påverkas, tex under Klimatanpassning, Ett Resurssmart Stockholm...(i texten hänvisas till ekosystem men finns inte med som SDG mål)
- Klimatanpassning: Bra att detta finns i miljöprogrammet. Kommer att bli en stor fråga (direkta och indirekta effekter (övriga Sverige, övriga världen), sårbarhet, säkrade försörjningsflöden etc, i programmet enbart Stockholmsfokus). Finns dock inte med som eget område i Klimathandlingsplanen vilket är lite förvånande. Starkt fokus på ”tekniska system”; mindre på direkt påverkan på människor (värme finns) etc. Strandskydd....
- Synka målen – transportpolitiska och klimatpolitiska mål kan vara i konflikt
- Trafikfrågan....svår....(handlingsplan 2020)
- Riktigt vågade mål, även utanför egen rådgivning (dvs riktat till nationell politik). Ex: Driv på för att sätta stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel
- Medborgerligt engagemang – stadsdelarnas roll stärkas...
- Möjligen skapa ett Klimatråd (vetenskapligt eller representativt) - men vara försiktig med nya strukturer.
- Internationalisering – internationell förebild, hur arbeta internationellt (kan tydliggöras)