

Protokoll 2/2020

fört vid Södermalms stadsdelsnämnds sammanträde
torsdagen den 30 januari 2020 kl. 17:30-18:50, Göta Ark,
Medborgarplatsen 25, plan 8, Linnésalen

Ledamöter

Christoffer Järkeborn (M) Ordförande
Anders Göransson (S) Vice ordförande
Filip Solsjö (M)
Harald Eriksson (M)
Anders Karlsson (M)
Anna-Klara Müntzing (MP)
Lars Rottem Krangnes (C)
Britten Lagerkvist Tranströmer (S)
Magnus Nilsson (S)
Birgitta Sevefjord (V)
Christina Wallmark (SD)
Anton Johansson (L) ersätter Anne-Lie Elfván (L)
Elis Wibacke (V) ersätter Charlotte Lilja Pittuco (V)

Ersättare

Eva Runvald (M)
Hugo Laigar (M)
Britt Haselwanter (M)
Magnus Palm (MP)
Ashna Ibrahim (C)
Frida Bondesson (KD)
Cassandra Solback (S)
Nancy Falk (S)

Övriga närvarande

Ann-Christine Jenvén Stadsdelsdirektör
Maria Engfors Nämndsekreterare
Cecilia Bross (Lärarförbundet) Personalföreträdare
allmänhet

Justerare

Christoffer Järkeborn (M), Anders Göransson (S)

Datum för justering

2020-01-30

Paragraf

§17

Sekreterare

Maria Engfors

§ 17**Remiss av nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023**

Svar på remiss från kommunstyrelsen KS 2019/1040

SÖD 2019/1533

Beslut

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

Reservationer

Birgitta Sevefjord (V) och Elis Wibacke (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag (bilaga).

Särskilda uttalanden

Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Anton Johansson (L), Anna-Klara Müntzing (MP) och Lars Rottem Krangnes (C) lämnar ett särskilt uttalande från majoriteten (bilaga).

Anders Göransson m.fl. (S) lämnar ett särskilt uttalande från Socialdemokraterna (bilaga).

Ersättaryttrande

Frida Bondesson (KD) ställer sig bakom det särskilda uttalandet från majoriteten.

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen fick i uppdrag i budget 2019 att revidera Stockholms stads miljöprogram 2016-2019 i samarbete med berörda nämnder och bolagsstyrelser.

Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar, där staden intar rollen som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Miljöprogrammet är stadens övergripande styrdokument för klimat- och miljöarbete och utgångspunkt för handlingsplaner och riktlinjer som detaljerar genomförandet för en hållbar utveckling på kort och lång sikt. 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. Programmet har utformats på ett sätt som ska stimulera och stärka samverkan, innovation och kommunikation.

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. 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. Genomförandet av åtgärder för att uppfylla miljöprogrammets ambitioner kräver i vissa fall investeringar som förvaltningen har svårt att hitta finansiering till inom fastställda budgetramar.

Förslag till beslut

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Birgitta Sevefjord (V) yrkar bifall till eget förslag från Vänsterpartiet (bilaga).

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag till beslut - förvaltningens och Vänsterpartiets. Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag samt att beslutet justeras omedelbart.

Handlingar i ärendet

- SÖD 2019/1533-3 Tjänsteutlåtande Nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023
- SÖD 2019/1533-1.1 Miljöprogram 2020-2023 för Stockholms stad

Bilaga § 17 – eget förslag (V)

Södermalms stadsdelsnämnd

2020-01-30

Ärende 17

Remiss av nytt miljöprogram
för Stockholm 2020–2023

Birgitta Sevefjord m.fl. V

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden föreslås besluta:

- att delvis bifalla förvaltningens förslag
- att därutöver anföra 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 boendeparkeringsstillstånd, 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.

Bilaga § 17 – eget förslag (V)

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 näringslivspolicy – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna 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.

Bilaga § 17 – särskilt uttalande majoriteten

Södermalms stadsdelsnämnd

2020-01-30

Ärende 17

Remiss av nytt Miljöprogram för
Stockholm 2020-2023

Ärende 18

Remiss av Klimathandlingsplan
2020-2023

Christoffer Järkeborn, m.fl. M
Anne-Lie Elfvén, L
Anna-Klara Müntzing, MP
Lars Rottem Krangnes, C
Frida Bondesson, KD

Särskilt uttalande

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 stockholmarna” 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.



2020-01-30

Ärende 17

Remiss av förslag till nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023

Anders Göransson m.fl. S

Särskilt uttalande

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.

Signerat av

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Anders, Göransson	2020-01-31
CHRISTOFFER, JÄRKEBORN	2020-01-30
Maria, Engfors	2020-01-30