

## **Protokoll 1/2020**

fört vid Fastighetsnämndens sammanträde tisdagen den 18 februari 2020 kl. 16:30-16:45, Drätselnämndens sessionsal, Stadshuset

**Ledamöter**

Dennis Wedin (M) Ordförande  
Jan Valeskog (S) Vice ordförande  
Jan Tigerström (M)  
Fredrik Wallner (M)  
Lars Svärd (M)  
Emilie Fors (L)  
Martin Hansson (MP)  
Isak Kupersmidt (C)  
Mattias Eriksson (S)  
Siri Källgren (V)  
Peter Wallmark (SD)  
Esme Güler (S) ersätter Linda Agetoft (S)  
Lars Bäck (V)

**Ersättare**

Kristiina Katajikko (M)  
John Myhrman (M)  
Anders Karlsson (M)  
Martin Olsson (L)  
Lisa Lundgren (MP)  
Lisa Fuglesang (KD)

**Övriga närvarande**

Håkan Falk Förvaltningschef  
Carina Jonsson Tjänsteman  
Jonas Uebel Tjänsteman  
Daniel Carlsson Mård Borgarrådssekreterare  
Åse Geschwind Nämndsekreterare  
Anna- Lena Danebjer Nordström Personalföreträdare  
Reza Etemad Personalföreträdare

**Justerare**

Dennis Wedin, Jan Valeskog

**Datum för justering**

2020-02-25

**Paragraf**

§§1-12

**Sekreterare**

Åse Geschwind



## § 1

### Val av justerare och tid för justering

#### Beslut

Fastighetsnämnden utser vice ordföranden Jan Valeskog (S) att tillsammans med ordföranden Dennis Wedin (M) justera dagens protokoll.

Justering sker torsdagen den 25 februari 2019.

**§ 2****Anmälan av inkomna skrivelser och kontorsyttranden  
över remisser****Beslut**

Inkomna skrivelser och kontorsyttranden över remisser enligt förteckning i e-Dok för tiden 14 november 2019 - 5 februari 2020 anmäls.

**Anmälda handlingar**

- (Godkänd - R 1) Samrådsyttrande Dnr 2018-06893
- Expediering av kommunfullmäktiges beslut 2019-12-02 § 15 - En miljöbilsdefinition för Stockholms stad
- Expediering av kommunfullmäktiges beslut 2019-12-02 § 17 - Uppföljning av budget 2019 – Tertialrapport 2 med delårsbokslut per den 31 augusti
- Stockholm FR 16351-19 Dom 2019-12-03. Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.
- Beslut angående utfående av allmänna handlingar, nekande med besvärshänvisning
- Samrådssvar Täbylundsvägen
- Beslut om vidaredelegation 2020-01-24
- Följebrev Betänkande En utvecklad vattenförvaltning (SOU 2019:66), KS 2020/164

### **§ 3**

#### **Anmälan av delegationsbeslut inom fastighetskontoret**

#### **Beslut**

1. Fastighetsnämnden godkänner anmälan av delegationsbeslut fattade inom fastighetskontoret för tiden 2019-10-31 - 2020-01-22.

**§ 4**

**Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor**

Inget protokoll finns att anmäla vid detta sammanträde.

**§ 5****Verksamhetsberättelse 2019 för fastighetsnämnden**

FSK 2019/191

**Beslut**

Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

1. Fastighetsnämnden beslutar att godkänna förslaget till verksamhetsberättelse och bokslut 2019.
2. Fastighetsnämnden beslutar att godkänna kontorets förslag till ombudgetering om 7,15 mnkr för medel för klimatinvesteringar.
3. Fastighetsnämnden beslutar att godkänna kontorets förslag till ombudgetering om 0,3 mnkr för medel för trygghetsinvesteringar.
4. Fastighetsnämnden beslutar att föreslå kommunstyrelsen att godkänna kontorets ansökan om budgetjustering om 22,4 mnkr avseende minskade driftkostnader, 53,5 mnkr minskade intäkter, 8,4 mnkr minskade avskrivningar och 2,7 minskade internräntor med anledning av försäljning av Slakthusområdet.
5. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

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

Ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet)

Siri Källgren m.fl. (V) föreslår följande:

1. Fastighetsnämnden beslutar att godkänna förslaget till verksamhetsberättelse och bokslut 2019.
2. Fastighetsnämnden beslutar att godkänna kontorets förslag till ombudgetering om 7,15 mnkr för medel för klimatinvesteringar.
3. Fastighetsnämnden beslutar att godkänna kontorets förslag till ombudgetering om 0,3 mnkr för medel för

trygghetsinvesteringar.

4. Fastighetsnämnden beslutar att föreslå kommunstyrelsen att godkänna kontorets ansökan om budgetjustering om 22,4 mnkr avseende minskade driftkostnader, 53,5 mnkr minskade intäkter, 8,4 mnkr minskade avskrivningar och 2,7 minskade internräntor med anledning av försäljningen av Slakthusområdet.
5. Fastighetsnämnden konstaterar att ett lägre avkastningskrav hade möjliggjort att fastighetskontoret fått större resurser till att mera långsiktigt kunna förvalta och utveckling Stockholms innevånarens gemensamt ägda fastigheter.
6. Fastighetsnämnden förklarar ärendet för omedelbart justerat.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Dennis Wedin (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD).

### **Reservation**

Siri Källgren m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar ett särskilt uttalande enligt följande:

Vi välkomnar att fastighetskontoret under det gångna året färdigställt flertalet projekt som initierades av tidigare majoritet, bland annat Mälarhöjdens gymnastikhall, Hjorthagshallen och Kämpetorpshallen. Dessa idrottshallar samt därtill flera idrottsplatser är viktiga för att Stockholm ska bygga ikapp den anläggningsbrist som länge drabbat unga och äldre föreningsaktiva i vår stad. Det är därför viktigt att den höga investeringsnivån från tidigare mandatperiod fortsätter även de kommande åren.

Mot bakgrund av behovet av höga investerings- samt reinvesteringsnivåer är det besvärande att fastighetskontoret konstaterar att den blågröna budgeten inneburit försämrade ekonomiska förutsättningar. Fastighetskontoret har varit tvungna att prioritera mycket hårt när det gäller planerat underhåll. De varningar som återgavs i verksamhetsplanen för året har till stor del realiserats. Effekten har blivit sämre



underhållna fastigheter som inte uppfyller myndighetskrav och i värsta fall riskerar akut stängning. I ett läge där behovet av sporthallar, idrottsplatser, ateljéer med mera är stort riskerar akuta stängningar få mycket allvarliga konsekvenser för stadens invånare.

Vidare är det beklagligt att de ursprungliga planerna på en mer omfattande ombyggnation av Stadsbiblioteket har förkastats av nuvarande majoritet. Istället har en mininivå av underhåll initierats vilket kommer innebära en utdragen och på lång sikt än mer kostsam renovering när fler tekniska installationer är uttjänta inom ett par år. Därtill konstaterar fastighetskontoret att de nedlagda kostnader för projektering för en mer ambitiös ombyggnad uppgår till 57,1 mnkr, vilket nu får betraktas som förgävesprojektering och bortkastade pengar av det blågröna styret.

### **Handlingar i ärendet**

- 254248 Handlingar utsändes senare
- 253966 (Godkänd - R 1) Verksamhetsberättelse 2019 för fastighetsnämnden
- FSK 2019/191-27 Bilaga 1 Uppföljning av intern kontroll 2019
- FSK 2019/191-28 Bilaga 2 Investnetto
- FSK 2019/191-29 Bilaga 3 TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering Bäverdalen jan 2020
- FSK 2019/191-30 Bilaga 4 TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering Kälvesta jan 2020
- FSK 2019/191-31 Bilaga 5 TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering Akalla By
- FSK 2019/191-32 Bilaga 6 KLIMAT Uppföljning Eriksdalsbadet äventyrsbad
- FSK 2019/191-33 Bilaga 7 KLIMAT Uppföljning Zinkensdamm åtrv. kyl
- FSK 2019/191-34 Bilaga 8 KLIMAT Uppföljning Stockholms Stadion
- FSK 2019/191-35 Bilaga 9 KLIMAT Spånga IP
- FSK 2019/191-36 Bilaga 10 KLIMAT Eriksdalsbadet belys entree korridorer
- FSK 2019/191-37 Bilaga 11 KLIMAT Uppföljning Farsta IP
- FSK 2019/191-38 Bilaga 12 KLIMAT Uppföljning Anpassning byggnader skyfall
- FSK 2019/191-39 Bilaga 13 KLIMAT Slutrapport Västberga telefonplanshallen
- FSK 2019/191-40 Bilaga 14 KLIMAT Slutrapport Mälarhöjden ny specialhall
- FSK 2019/191-41 Bilaga 15 KLIMAT Slutrapport Högdalen SoI installation av solcell

- FSK 2019/191-42 Bilaga 16 KLIMAT Slutrapport Eriksdalshallen sportgolv och belysning
- FSK 2019/191-43 Bilaga 17 KLIMAT Slutrapport klimatinvesteringsmedel oljepannor
- FSK 2019/191-44 Bilaga 18 KLIMAT Slutredovisning Östermalms saluhall
- FSK 2019/191-45 Bilaga 19 KommentarerStoraProjekt
- FSK 2019/191-46 Bilaga 20 Nyckeltal 2019 Fastighetsnämnden

**§ 6****Inspektion av fastighetskontorets hantering av allmänna handlingar**

FSK 2019/568

**Beslut**

Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

1. Fastighetsnämnden godkänner kontorets åtgärdsprogram gällande hanteringen av allmänna handlingar hos fastighetskontoret.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Dennis Wedin (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Handlingar i ärendet**

- FSK 2019/568-2 (Godkänd - R 1) Inspektion av fastighetskontorets hanteringen av allmänna handlingar
- FSK 2019/568-4 Bilaga 1 Åtgärdsprogram
- FSK 2019/568-3 Bilaga 2 Stadsarkivets inspektionsrapport

**§ 7****Klimathandlingsplan 2020-2023. Remissvar**

FSK 2019/599

**Beslut**

Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

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

Ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet)

Vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar den efterlängtrade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. 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 klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar 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.

I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan

är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS.

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 handlingsplanen.

Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. 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.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser sig staden rådighet.

Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är frånvarande i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Kapitlet ”Samverkan med stadens näringsliv, stockholmarna och nätverk för städers klimatarbete” behöver utvecklas och stärkas.

#### **Åtgärder inom transportsektorn**

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Koldioxidutsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i

handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgod kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt.

Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Detta måste ändras. Ett sätt är att skapa fler samlastningscentraler, då blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, koldioxidutsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad.

Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, det är en av de

saker som staden bör verka för. Parallellt bör ett arbete föras med regionen för att hitta möjligheter att nå ett regionalt stopp som kan kommuniceras med stockholmarna i god tid. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga ”aspiratoriska” mål driver på förändringar i andra led.

I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, uträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoollösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen måste utvärderas så att dessa snarast vid behov kan skärpas i syfte att göra det fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår.

För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferteras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferteras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.

Handlingsplanens föreslagna åtgärder fokuserar endast på att verka för att straffa dem som gjort ett felaktigt val när de

köpte bil för tio år sedan. Vi behöver istället sätta fokus på att verka för att stockholmarna gör rätt val nu. Staden borde därför verka för att malus-delen i bonus malus-systemet stärks så att det blir avsevärt dyrare att idag köpa en tyngre bil som ska drivas med fossilt bränsle. Samtidigt som staden försöker påverka regeringen och EU kring regleringen av etanol måste staden också uppvakta regeringen om att påskynda ökningen av reduktionsplikten så att befintliga dieselbilar snarast kan köras på biodiesel.

I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full markhyra av flygplatsen kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

### **Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen**

Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att utläsa om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion.

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 klimathandlingsplan fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen.

Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. 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 alltså 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 handlingsplanen.

I handlingsplanen måste det tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det är inte rimligt att nöja sig med detta. Istället måste staden ta ett kraftigt omtag och förstärka arbetet. Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering.

Vad gäller fjärrvärmens måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen står att stängningen ska ske senast år 2022,

detta måste justeras till år 2020. Även koldioxidbudgeten måste justeras.

Omställningen av bebyggelsens uppvärmning har tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmesystemet är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid biokraftvärmeverket i Värtan. På sikt är potentialen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken. En åtgärd som staden behöver arbeta med är att ställa krav på att installera klimatneutral fjärrvärme i nyproduktion av flerbostadshus, skolor och idrottsfastigheter.

I avsnittet kan vi läsa om kvarvarande utsläpp från fjärrvärmesystemet. Där tas bland annat upp el till fjärrvärmens värmepumpar. Det är anmärkningsvärt att kvarvarande utsläpp inte redovisas för något annat än fjärrvärmesystemet. Varför ska utsläpp från elen till fjärrvärmens värmepumpar redovisas med inte elen till fastighetsägares värmepumpar?

### **Åtgärder inom elproduktion och användning**

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver.

Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödigt förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot effektbrist och nätkapacitetsbrist.

Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober

2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar.

### **Åtgärder inom gasproduktion och användning**

I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp. Läckaget är mångdubbelt större än utsläppen vid förbränningen av gas. Det är oacceptabelt att vi inte låtsas om ett så stort utsläpp i beräkningar och budget. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras. Staden bör också sätta upp vad Agenda 2030-rådet kallar för ett aspiratoriskt mål om att endast förnybar gas ska användas senast år 2030.

### **Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter**

Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

### **Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser**

Handlingsplanen saknar mål för utsläppsminskningar på de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är inte tillfredsställande. Samtliga åtgärder måste ha beräknade utsläppsminskningar, det är inte rimligt att de konsumtionsbaserade utsläppen undantas från detta. När åtgärder beslutas måste det framgå vad de beräknas leda till och vara möjligt att följa upp utfallet.

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv

uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv.

En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicys uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS.

I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjlig. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad. Handlingsplanen behöver också kompletteras med en åtgärd om att införa ett system för klimatkompensation av flygresor.

En av åtgärderna om cirkulär ekonomi handlar om att utreda att införa miniåtervinningscentraler. Det är en bra idé, men

inte tillräcklig. Åtgärden bör vidgas till att på flera sätt öka tillgängligheten till återvinning. En annan åtgärd som bör genomföras direkt är att öka öppethållandet på stadens befintliga återvinningscentraler.

Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare.

Siri Källgren m.fl. (V) föreslår 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 näringslivspolitik, 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.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Dennis Wedin (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C) och Peter Wallmark (SD).

### **Reservation**

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

Siri Källgren m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Handlingar i ärendet**

- FSK 2019/599-5 (Godkänd - R 1) Klimathandlingsplan 2020-2023. Remissvar
- FSK 2019/599-4 Bilaga 1 Klimathandlingsplan 2020-2023 (sid 1-7 av 71)

**§ 8****Nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023. Remissvar**  
FSK 2019/598**Beslut**

Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

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

Ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet)

Vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt 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 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 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 miljödifferenciera 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 CO<sub>2</sub>e 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

Siri Källgren m.fl. (V) föreslår 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 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 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. För kyrkogårdar vill vi specifikt betona vikten av att inte hålla för korta gräsmattor utan att snarare låta dessa innehålla inslag av ängsmark för att utgöra möjligheter för större biologisk mångfald.

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.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Dennis Wedin (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C) och Peter Wallmark (SD).

### **Reservation**

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

Siri Källgren m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Handlingar i ärendet**

- FSK 2019/598-3 (Godkänd - R 1) Nytt Miljöprogram för Stockholm 2020-2023. Remissvar
- FSK 2019/598-4 Bilaga 1 Miljöprogram 2020-2023 (sid 1-4 av 55)

**§ 9****Stockholm stads kemikalieplan 2020-2023. Remissvar**  
FSK 2019/575**Beslut**

Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

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

Ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet)

Siri Källgren m.fl. (V) föreslår 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 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 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.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Dennis Wedin (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD).

### **Reservation**

Siri Källgren m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

**Handlingar i ärendet**

- FSK 2019/575-4 (Godkänd - R 1) Stockholm stads kemikalieplan 2020-2023. Remissvar
- FSK 2019/575-5 Bilaga 1 Kemikalieplan 2020-2023 (sid 1-4 av 86)

**§ 10****Motion om ökad tillgänglighet i staden. Remissvar**

FSK 2019/582

**Beslut**

Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

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

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

Ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD) föreslår (se beslutet)

Siri Källgren m.fl. (V) föreslår att fastighetsnämnden tillstyrker motionen om ökad tillgänglighet i staden på remiss från kommunstyrelsen i sin helhet.

**Beslutsgång**

Ordföranden Dennis Wedin (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Emilie Fors (L), Martin Hansson (MP) och Isak Kupersmidt (C), Jan Valeskog m.fl. (S) och Peter Wallmark (SD).

**Reservation**

Siri Källgren m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

**Handlingar i ärendet**

- FSK 2019/582-4 (Godkänd - R 1) Motion om ökad tillgänglighet i staden. Remissvar
- FSK 2019/582-3 Bilaga 1 Motion angående ökad tillgänglighet i staden

**§ 11  
Förvaltningschefen informerar**

Tillförordnade fastighetsdirektören Håkan Falk informerar om att det är hans sista sammanträde med fastighetsnämnden idag. Vid nästa sammanträde kommer Anders Kindberg, som är den nya fastighetsdirektören, att vara på plats. Håkan säger att det varit väldigt roligt att få arbeta tillsammans med nämnden och tackar nämnden för den här tiden.

Ordföranden Dennis Wedin (M) tackar Håkan Falk för en mycket fin insats på fastighetskontoret och ber att få återkomma på den formella avtackningen.

**§ 12**  
**Frågor för beredning och övrig information**

**Information**

Efter sammanträdet hålls en föredragning om Eriksdalsbadet.

## **Digitala signaturer**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
DENNIS,WEDIN	2020-02-25
JAN OLOF,VALESKOG	2020-02-25