



2020-01-30
Skärholmens stadsdelsnämnd

Klimathandlingsplan
Dnr SKHLM 2019/968

Ärende 28

Anna Laine mfl. (V)

Förslag till beslut

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Därutöver anföra följande:

Det är glädjande att en ny Klimathandlingsplan till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att den är så pass försenad 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 en av vår tids mest avgörande utmaningar, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvarde initiativ tycker Vänsterpartiet att denna insikt saknas i Klimathandlingsplanen och att detta 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 klimatläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten 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 den nuvarande planen och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Planen 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. Men det saknas handlingskraft vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringstillstånd, samt en översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn. 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.

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.

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 planen 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.