

**Tid** Tisdagen den 9 mars 2021 kl. 17.00 – 17.30  
**Plats** Bolindersalen, Tekniska nämndhuset  
**Justering** Måndagen den 22 mars 2021 §§ 1-6, 8-13, 15-18, 20-22

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Tisdagen den 9 mars 2021, §§ 7, 14, 19

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

**Närvarande****Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)  
Fritz Lennaård (M)  
Amelie Langby (M)  
Jonas Nilsson (M)  
Christoffer Jönsson (L)  
Gunnar Caperius (C)  
Felix Antman Debels (S)  
Jakob Sahlin (S)  
Deniz Butros (V)  
Rose-Marie Rooth (V)  
Urban Emson (SD)

**Tjänstgörande ersättare:****Ersättare:**

Per Hagwall (M)  
Torbjörn Ebérus (M)  
Maria Kihlström (M)  
Felix Schartner Giertha (MP)  
Maja Boström (C)  
Ulrika Hoff (KD)  
Heidi Lampinen (S)  
Maria Mustonen (V)  
Tapani Juntunen (SD)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Monika Gerdhem, Daniel Persson, Emily Tjäder, Anders Kandelin, Malin Tappefur, Sara Högne, Juha Salonsaari, Peter Brådenmark, Felicia Nipstrand, Charlie Hallin, Malvina Hagbjörk, Anja Karlsson, Eva Sunnerstedt, Anders Lundin, Cecilia Persson, Astrid Månsson samt borgarrädssekreteraren Martin Solberg och personalföreträdaren Luis Lopez.

**§ 1****Närvarorätt**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att medge närvarorätt vid dagens sammanträde Sara Högne, Juha Salonsaari, Peter Brådenmark, Felicia Nipstrand, Charlie Hallin, Malvina Hagbjörk, Anja Karlsson, Eva Sunnerstedt, Anders Lundin, Cecilia Persson, Astrid Månsson och Luis Lopez.

**§ 2****Val av justerare och tid för justering****Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden utser vice ordföranden Emilia Bjuggren (S) att tillsammans med ordföranden Katarina Luhr (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker måndagen den 22 mars 2021.

**§ 3****Anmälan av föregående protokoll**

Protokoll 1/2021 från miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 16 februari 2021 anmäls.

**§ 4****Anmälan av inkomna skrivelser till miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Inkomna skrivelser m.m. till miljö- och hälsoskyddsnämnden enligt förteckningar från den 19 februari och den 9 mars 2020 anmäls.

**§ 5****Anmälan av delegationsbeslut fattade inom miljöförvaltningen**

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna redovisningen av delegationsbeslut fattade inom miljöförvaltningen från och med den 23 januari 2021 till och med den 12 februari 2021.

**Handlingar i ärendet**

Lista över delegationsbeslut ur ECOS för delegationsperioden 2021-01-23 – 2021-02-12.

**§ 6****Anmälan av protokoll från rådet för  
funktionshinderfrågor**

Protokoll nr 1/2021 från sammanträde med fastighetsnämndens och miljö- och hälsoskyddsnämndens gemensamma råd för funktionshinderfrågor från den 8 februari 2021 anmäls.

**§ 7****Verksamhetsberättelse 2020 för Miljö- och  
hälsoskyddsnämnden**

Dnr 2020-17397

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut 2020 för miljö- och hälsoskyddsnämnden och överlämnar den till kommunfullmäktige.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att ansöka om 7,5 mnkr i ombudgetering för fakturerade men ej utförda livsmedelskontroller.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 25 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag

**Särskilt uttalande**

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Omställningen som pandemin medfört visar på behovet av ett starkt samhälle med mer resurser till vår gemensamma välfärd och miljöarbetet. Det tar vi fasta på i vårt arbete med att

bygga ett hållbart Stockholm för alla. Miljöförvaltningen har som alla andra fått anpassa verksamheten utifrån den rådande pandemin och också fått nya uppgifter med tillsyn av trängsel bland Stockholms restauranger och kaféer.

Pandemin kräver fortsatt uthållighet och beredskap under nästa år samtidigt som mycket av stadens miljöarbete behöver intensifieras. Handlingsplaner och program behöver följas upp med reell finansiering av konkreta åtgärder. Miljöförvaltningens överskott behöver användas till att beta av tillsynsskulden som uppstått och anställa den personal som behövs.

För att utföra kontrollskulden från år 2020 behövs det enligt verksamhetsplanen ytterligare cirka åtta årsarbetare i extra personalresurser. Det är särskilt viktigt att tillsynen av våra äldreboenden och den riktade bostadstillsynen återupptas och intensifieras för att säkra hälsa och välbefinnande i hela staden. Vi förutsätter att staden skjuter till de resurser som krävs så att tillsynsskulden kan arbetas av och tar höjd för att nya tillsynsskulder kan uppkomma under året. Tillsynsbehovet kommer som hållbarhetsarbetet i stort bara växa framöver vilket kräver en kompetent och konkurrenskraftig personalorganisation. Det är glädjande att regeringen skjutit till extra resurser till kommunerna vilka i Stockholm måste användas för att stärka grundorganisationerna istället för nya skattesänkningar.

Vi ser också stor potential i ett mer proaktivt arbete som komplement till tillsynen och ökade insatser för att förbättra egentillsynen inom flera verksamhetsområden i Stockholm. Ökad kunskap och förståelse för de regler och lagar som gäller är avgörande för att uppnå en god efterlevnad. Detta är inte minst angeläget när det kommer till att åtgärda brister gällande buller och ventilation i förskolor och skolor. Tillsynen som bedrivs utifrån miljöbalkens bestämmelser visar att brister avseende buller och ventilation i förskolor och skolor är ett återkommande problem. Staden behöver därför arbetet även proaktivt med att förebygga buller och dålig ventilation, inte minst i stadens förskolor och skolor.

Vi har också tidigare krävt en strategi för klimatneutral bygg- och anläggningssektor till år 2040, som tar sig an både konstruktionen, avfallet och själva byggprocessens klimatpåverkan. Vi ser ett stort behov att samla alla projekt som görs inom klimatsmart byggande i en sammanhållen strategi som ser till hela byggsektorns livscykelutsläpp. Stockholm behöver öka byggtakten på ett klimatsmart sätt

och det är sorgligt att majoriteten istället väljer att minska byggtakten. Det kommer varken öka omställningstakten i byggsektorn eller leda till fler klimatsmarta bostäder som Stockholm så väl behöver. Med det sagt ser vi positivt på arbetet som rapporterats med LCA-arbetet i byggprocessen, utredningarna om kravnivå för byggmaterials klimatpåverkan samt stöden till bolag och förvaltningar för implementering av stadens kommande handlingsplan för cirkulärt byggande. Det vore dock mer effektivt och framgångsrikt att ta ett helhetsgrepp om frågan istället för att arbeta med många småprojekt.

Verksamhetsberättelsen visar också att fler insatser behövs för att värna stadens biologiska mångfald och vattenförekomster. Det är positivt att arbetet med de lokala åtgärdsprogrammen för vatten pågår men idag saknas resurser för att genomföra konkreta åtgärder. Samma sak gäller för den handlingsplanen för biologisk mångfald där förvaltningen pekar på behov att stärka resurserna till genomförandeledet. Det är i första hand stadsdelsnämnderna som ansvarar för skötseln av stadens naturmark, inklusive naturreservaten, vilka därmed behöver nya driftmedel. Vi beklagar därför de nedskärningar som gjorts på bland annat stadsdelarna, vilket minskar stadens förmåga att följa upp det viktiga miljöarbetet i praktiken.

Vi ser också ett ökat behov av åtgärder för att komma tillrätta med situationen vid stadens återvinningsstationer. Idag upplever många stockholmare att återvinningsstationer är nedskräpade, otrygga och otillgängliga. Även om återvinningsstationerna inte drivs av staden utan av företag inom återvinningsbranschen behöver staden ta ett ansvar för frågan eftersom den har stor påverkan på vår stadsmiljö. Miljö- och hälsoskyddsnämnden behöver samla branschen och andra relevanta aktörer för att förbättra situationen och tillgängligheten. Ökad återvinning är centralt i stadens ambitioner att nå en mer hållbar konsumtion och minskat resursslöseri.

Vi noterar att utvecklingen av pandemin har påverkat måluppfyllelsen av årsmålen för bland annat feriearbetande ungdomar och praktikplatser. Vi är fullt medvetna om svårigheterna men vill ändå påtala vikten att hela staden gör sitt för att erbjuda stadens ungdomar viktig arbetslivserfarenhet och kunskap om klimat- och miljöarbete i praktiken. För kommande sommarperioder behöver förvaltningen göra mer. Det finns potential för miljö- och hälsoskyddsnämnden att tillsammans med stadsdelarna ta

fram fler sommarjobb och praktikplatser utöver insatserna som gjorts med klimatvågen.

Vi behöver bygga ett starkare samhälle nu och efter pandemin och miljöförvaltningen kommer fortsatt ha en viktig roll i stadens klimat- och miljöarbete. Vi måste öka takten mot stadens hållbarhetsmål, effektivisera arbetet med digitala lösningar och öka samverkan med kranskommuner och näringar. Staden behöver öka insatserna för att nå målen om ett hållbart och hälsosamt Stockholm vilket kräver förmåga att gå från ord till handling och finansiera åtgärder som ger resultat.

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

2020 var ett mycket speciellt år som påverkade hela landet, staden och självklart även miljö- och hälsoskyddsförvaltningen. Det blir särskilt tydligt i verksamhetsberättelsen. Nämnden redovisar totalt sett ett överskott om 18,2 mkr, varav 16,1 mkr är statlig ersättning för trängseltillsyn. Trots Coronapandemi och personalbrist har förvaltningen initierat och utvecklat flera satsningar på klimatomställning, vilka Vänsterpartiet är mycket positiva till.

Stockholm stad har höga miljö- och klimatambitioner och förvaltningen är en nyckelaktör för att kunna genomföra de mål och planer som staden har. Därför oroas Vänsterpartiet att det råder, trots tillskott på personalsidan för trängseltillsyner, personalbrist på förvaltningen. Det arbete som borde utförts under 2020 men som inte blivit av på grund av personalbristen ligger kvar under 2021 – ett år då nya projekt och åtgärder tillkommer.

Vänsterpartiet har förståelse för, men finner det mycket olyckligt att den riktade bostadstillsynen inte har kunnat genomföras på grund av coronapandemin. Tidigare har brister i samtliga flerbostadsbyggnader som inspekterats uppmärksamats, vilket tyder på ett stort behov av fortsatt bostadstillsyn. Detta arbete bör prioriteras och tillräckliga resurser säkras så fort pandemiläget tillåter det. Människors hemmiljö måste prioriteras högre. Vänsterpartiet välkomnar att aktuella vakanser ska återbesättas under 2021.

Coronapandemin slår hårt mot ekonomin och arbetstillfällen. Arbetslösheten ökade kraftigt och länet har sedan april 2020 haft den största ökningstakten av öppet arbetslösa i hela riket. Det är främst unga och utrikesfödda som tidigt drabbades av ökad arbetslöshet, vilket delvis förklaras av att man i stor

utsträckning arbetar inom branscher som påverkats hårt av pandemin. Att staden i den situationen inte utökar, utan tvärtom, minskar antalet Stockholmsjobb och feriejobb är anmärkningsvärt. Här behöver det finnas en politisk vilja att erbjuda flera arbetstillfällen både för stockholmsjobbare och för skolelever. Mycket tyder även på att kundnära branscher kommer att ha fortsatta problem under stora delar av 2021 varför Vänsterpartiet vill understryka att staden och förvaltningen behöver tänka om i sitt agerande gällande Stockholmsjobb och feriejobb.

## **§ 8**

### **Hälsoskyddstillsyn på förskolor och skolor. Årsrapport 2020**

Dnr 2021-2199

#### **Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens rapport.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar förvaltningens rapport till utbildningsförvaltningen, stadsdelarna Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta, Bromma, Hässelby-Vällingby, Kungsholmen, Norrmalm, Östermalm, Skarpnäck, Skärholmen, Spånga-Tensta, Södermalm och Hägersten-Älvsjö samt Skolfastigheter i Stockholm AB.

#### **Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 8 februari 2021.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

##### **Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag

##### **Särskilt uttalande**

Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi vill inledningsvis säga att det är ett styrkebesked för miljöförvaltningen att man trots pandemiåret har kunnat genomföra 298 tillsynstillfällen, bara ett fåtal färre än vad som planerades för året innan pandemiutbrottet. Tyvärr är resultatet av den genomförda tillsynen inte lika positiv läsning.

Hela 66 % av de tillsynade verksamheterna har haft brister som föranlett ett uppföljningsärende. Brister som uppmärksammas och följs upp inkluderar buller från fasta installationer, dålig ventilation och fukt. Höga bullernivåer är något som visat sig påverka barnens inlärningsförmåga negativt medan dålig luft och fuktskador kan orsaka allergier och astma. Tyvärr känner vi igen problembilden från tidigare år, och ser fortsatt allvarligt på de identifierade bristerna i inomhusmiljön på skolor och förskolor.

Miljöförvaltningens tillsyn är ett viktigt led i arbetet att upptäcka och åtgärda brister i inomhusmiljön i skolan. För att få ett bra systematiskt, löpande och förebyggande arbete krävs även en väl fungerande egenkontroll på skolorna. För att sedan åtgärda de identifierade bristerna är god samverkan mellan fastighetsägaren och skol- eller förskoleverksamheterna viktigt. Detta gäller i synnerhet de äldre skol- och förskolebyggnaderna i staden, eftersom kraven på ventilation har ökat över tid samtidigt som att dessa byggnader ofta även är mindre energieffektiva.

Här vill vi poängtera att åtgärder som förbättrar inomhusmiljön såsom luftvärmewäxling, rätt inställda ventilationssystem och rätt inomhustemperatur även möjliggör synergieffekter såsom effektivisering av energianvändningen och dämpning av bullernivån där man samtidigt skulle minska både effekt- och energibehov. En ytterligare synergieffekt för dessa skolor och förskolor är att som en passiv åtgärd även installera solceller för el- och/eller värmeproduktion vilket skulle ytterligare sänka effekt- och energibehoven i dessa byggnader. Med smart utformad styrning av el, värme, ventilation och system som följer upp detta skulle flera problem kunna få en sammanhållen lösning.

Därför ser vi det som särskilt angeläget att stärka arbetet med inomhusmiljön i stadens förskolor och skolor, bland annat genom en förstärkning av verksamhetsutövarnas kunskaper om ventilationen och ljudnivåer från ventilation och att sammanlänka arbetet för att åtgärda dessa problem med ett arbete för att sänka energianvändningen i dessa fastigheter.

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Förvaltningen bedriver ordinarie riktad tillsyn av skolor och förskolor. År 2019 hade 54 procent av de besökta verksamheterna sådana brister gällande främst buller och ventilation att förvaltningen bedömde att uppföljning krävdes. För år 2020 är siffran hela 66 procent.

Buller och höga ljudnivåer i skol- och förskolemiljö är sällan skadligt för hörseln men bullerexponeringen har betydelse för hälsan, livskvaliteten och inläringen. Dålig luftkvalitet inomhus kan bland annat leda till besvär med ögon, näsa och hals samt astma och allergi. Att så stor andel av skolorna och förskolorna har bristfällig inomhusmiljö är mycket allvarligt.

Förvaltningen skriver att de genom tillsynen bidrar till att dessa brister successivt åtgärdas så att inomhusmiljön ständigt förbättras. Vi håller med om det, men menar att det inte räcker. Vi har flera gånger påtalat att detta problem är så pass omfattande att det även krävs proaktivt arbete. I den socialdemokratiska budgetmotionen för år 2021 satsar vi därför 2 miljoner kronor extra för mer proaktivt arbete för bättre miljö i stadens skolor och förskolor. Förvaltningen bör exempelvis kartlägga om vissa fastighetsägare missköter sitt ansvar för inomhusmiljön och inleda proaktiva samtal med viktiga fastighetsägare om hur lokalerna måste förbättras.

Förra mandatperioden startade miljöförvaltningen projektet *Buller från fasta installationer i förskolor*. Projektets syfte har varit att fokusera på den vanligaste anmärkningen som följs upp i miljöförvaltningens riktade tillsyn av förskolor, nämligen buller huvudsakligen från ventilationsanläggningar. Det är fastighetsägaren som har den faktiska och rättsliga rådgivningen att vidta åtgärder i byggnaden och dess ventilation. Det är glädjande att projektet lett till att samarbetet mellan stadens skolfastighetsbolag SISAB och miljöförvaltningen är mycket bra och att SISAB har förbättrat sina rutiner för genomförande av bullerreducerande åtgärder. Projektet är ett lyckat exempel på hur tillsynsarbete kan kompletteras med proaktivt arbete för att åstadkomma förbättringar.

Vi beklagar att projektet nu avslutas. Miljöförvaltningen skriver i projektrapporten att ett fortsatt arbete är nödvändigt för att en sund inomhusmiljö för förskolebarn ska kunna uppnås. Miljöförvaltningen bedömer därför att fortsatt tillsyn inom området är viktig och nödvändig, men att även informationsinsatser och ett utökat samarbete med förskoleverksamheter och fastighetsägare behövs. Vi håller med om detta och beklagar att förvaltningen inte får extra medel för att fortsätta inte bara med tillsynsarbetet utan också

med det proaktiva arbetet med inomhusmiljön i både förskolor och skolor.

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet välkomnar rapporten och det tillsynsarbete som pågår med uppföljning. De barn som är under sex år har ingen miljölagstiftning i dagsläget som skyddar dem specifikt när de är på förskola och fritidshem. De riktvärden och normer för rapporten som rör buller som är framtagna ligger Sverige högre än de riktvärden som WHO rekommenderar.

Helhetsgreppet på barnens vardagsmiljö är viktigt och buller är en miljöförorening som ofta sorteras bort för oss vuxna med normal hörsel.

”Buller riskerar att dölja vårt tal och göra det svårare att kommunicera. Även uppfattningen av ljud från tv och radio, telefonsamtal och varningssignaler kan påverkas av störande buller.

På en meters avstånd ligger ett samtal med normal röststyrka på cirka 55–60 dBA. För att en person med normal hörsel ska uppfatta tal någorlunda bra krävs att bakgrundsljudet är 0–5 dB svagare än det som sägs, men för full talförståelse bör det störande ljudet vara ännu svagare. Bakgrundsnivåerna kan behöva vara 10–20 dB lägre för att säkerställa att även känsliga grupper, som hörselskadade, barn, äldre och personer med annat modersmål, uppfattar samtalet.

Buller inverkar negativt på inlärning och prestation, i synnerhet vid komplexa uppgifter som ställer höga krav på taluppfattbarhet, koncentrationsförmåga och minne. Mekanismerna antas vara att bullret distraherar lyssnaren, döljer viktig information, höjer stressnivån och leder till trötthet. Barn är en särskilt känslig grupp när det gäller bullers effekter på inlärning och prestation. En anledning är att barns tankeprocesser inte är fullt utvecklade och därför lättare avbryts. Barn har även svårare att uppfatta tal i miljöer med hög bakgrundsbullernivå då de inte uppnått full talmognad.

Det har bland annat visats att exponering för flygbuller i skolmiljö påverkar barnens minne, läsförståelse och motivation.”(källa: CAMM Centrum för arbets- och miljömedicin Stockholm/Göteborg faktablad)

Den information som personal kan arbeta med på förskolor och fritidshem om detta är ovärderlig. Det är personalen som tar kontakt med fastighetsägaren i första åtgärd. Utbildningsförvaltning och miljöförvaltningen har

kommunens flaggskepp på sin agenda, att prioritera hälsoskydd i barnens och personalens vardag i skola och fritidshem. De resultat som krävt uppföljning i de områden som rapporten omfattar är nedslående höga. Ventilationsljud och luftkvalitet och det antal barn och vuxna på tillgängliga ytor inomhus måste vara av yppersta kvalitet. De inspektioner som utförs är garanten för att hälsan skyddas och medborgare kan lita på att det är bra på jobbet för barnen och personalen. Resultaten ska göras tillgängliga för målgrupperna.

När vi sedan kommer till de områden som förskolor och fritidshem planeras och placeras i, behöver en övergripande plan komma till för att de normvärden och riktlinjer för skolornas närmiljöer och trafikstråk ska planeras med sikte på att skydda barns hälsa i en känslig ålder. Ett barnhälsoperspektiv ska ingå i planering och placering för att nå de högt satta målen för skydd av hälsa.

Vänsterpartiet ser fram emot att tillsynen effektiviseras och utbildning sprids bland de som är i miljön varje dag. Det är de resultaten som lyser i det hårda arbete som tillsynen åstadkommit, att information och samarbete med personal i skolor har stora möjligheter att ge goda resultat och åtgärda brister, samt eliminera uppkomsten av nya.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna noterar att det är en väldigt hög andel av besökta verksamheter (66%) som får anmärkningar som kräver åtgärd och uppföljning, samt att antalet anmärkningar och uppföljningsärenden ökat med 10 % från föregående år.

Med en så stor ökning av buller och ventilationsproblem på våra förskolor ifrågasätter vi hur effektivt det nuvarande arbetssättet är. Höga och ökande problem måste rendera effektivare metoder för kontroll och/eller skarpare påföljder för de brister som inte åtgärdas.

### **Ersättaryttrande**

Ulrika Hoff (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

## **§ 9**

### **Utfasning av fossila oljepannor hos stadens nämnder och bolag – årlig avrapportering**

Dnr 2021-2219

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens uppföljning av fossila oljepannor hos stadens nämnder och bolag.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att översända beslutet till kyrkogårdsnämnden, Stadshus AB samt styrelserna för Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB, AB Stockholmshem, Stockholm Vatten och Avfall AB och Stadsholmen hos AB Svenska Bostäder.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 15 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag

**Särskilt uttalande**

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det var en icke försumbar mängd fossilt bränsle som användes i oljepannor både år 2020 och år 2019. Dock så ska eventuella reduktioner av växthusgasutsläpp ställas emot den fortsatt minskande andelen kärnkraft samt den fortsatta utbyggnaden av intermittent el, båda med den effekten att sårbarheten i elsystemet ökar när värmebehovet i landet är som störst.

Sverigedemokraterna anser inte att nyttan med att avveckla fossila eldningspannor i dagsläget är tillräckligt stort i förhållande till den ökande risken att värmebehovet tidvis inte kan tillgodoses.

**§ 10****Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i  
Stockholms stad**

Dnr 2020-12852

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden hemställer att kommunfullmäktige antar förvaltningens förslag till upphandlingskrav för bilar att använda i stadens upphandlingar som innefattar transporter.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 februari 2021.

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

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Urban Emson (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att:
  - 1 Omformulera kravet Avancerad enligt följande: Stryka formuleringen "till hög andel" gällande förnybara drivmedel och lägga till meningen: "Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem."
  - 2 Omformulera kravet Bas enligt följande: Stryka formuleringen "till hög andel" på punkt 2 och 4 gällande förnybara bränslen och lägga till meningen: "Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem."
  - 3 Uppdra åt förvaltningen att ta fram hållbarhetskrav för biobränslen och komplettera kravställningen med dessa.
  - 4 Tillstyrka förslaget för övrigt, samt att därutöver anföra följande:

Vänsterpartiet välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster och ser positivt på att kraven skärpts och förtydligats efter att ärendet återremitterades. Vi ser positivt på att förslaget är harmoniserat med det nationella regelverket och har en hög ambitionsnivå. Vi instämmer med principen att nivå spjutspets eller avancerad alltid ska användas som utgångspunkt vid transportupphandlingar för att driva på klimatomställningen.

Vi har förståelse för att det i vissa fall kan vara kontraproduktivt att kräva 100 % förnybart bränsle om sådant inte är tillgängligt av produktions- eller leveransproblem eller om tankningen förorsakar orimligt långa omvägar. Vi finner det dock olyckligt att formuleringen ”till hög andel” lämnar ett onödigt stort utrymme för tolkningar och vill hellre se en skarpare formulering där biobränslen är utgångspunkten och fossila bränslen ett undantag som alltid måste motiveras och godkännas av beställaren.

Det kommer att vara viktigt att stadens förvaltningar och bolag aktivt arbetar för upphandlingar med nivå avancerad eller spjutspets och att detta arbete uppföljs av nämnder och bolagsstyrelser. Spjutspetstekniker är inte alltid tillgängliga på den allmänna transportmarknaden, de kan ha olika tekniska utmaningar och kan vara orimligt kostnadsdrivande. Samtidigt har stadens upphandlingar en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar och på det sättet möjliggöra för mindre aktörer att välja dem i fortsättningen.

Det finns olika typer av biobränslen ute på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är biogas ett cirkulärt och närproducerat alternativ vars tillgång kommer att vara god framöver tack vare stadens satsningar på matavfallsinsamling och sorteringsanläggningen i Högdalen.

Däremot är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. Även biobränslen av inhemsk råvara kan utgöra ett hot mot den biologiska mångfalden. Därför är det önskvärt att staden lägger mer vikt på olika hållbarhetsaspekter och spårbarheten av biobränslen som används i de upphandlade transporttjänsterna och noggrant överväger val av biobränslen vid upphandlingar. Det är även viktigt med uppföljningen av att transporttjänsterna faktiskt utförs med de bränslen som är avtalade i upphandlingarna.

Alla transporter har påverkan på miljön och klimatet och har olika sociala konsekvenser, och även biobränslen förorsakar biogena koldioxidutsläpp. Därför är det viktigt att stadens förvaltningar och bolag arbetar med transportsnål verksamhet och överväger om transporter kan undvikas eller effektiviseras genom bättre planering eller med tekniska lösningar. För persontransporter bör gång, cykel och kollektivtrafik alltid prioriteras framför transporter med bil.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C), vice ordföranden Emilia Bjuggen m.fl. (S) och Urban Emson (SD).

### **Reservation**

Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Att reducera utsläpp av växthusgaser är en både lovvärd och angelägen målsättning. Det finns olika metoder för hur en sådan reduktion bör ske, exempelvis kan prioritering göras utifrån geografiska, sektorsindelade eller effektivitetsbaserade mått. Dessvärre tenderar var och en av dessa metoder att prestera sämre (ibland verka direkt kontraproduktiv) mått med andra metoder än den egna.

Exempelvis är kostnaden per reducerad enhet växthusgasutsläpp erkänt högre i transportsektorn jämfört med andra sektorer. På samma sätt är kostnaden för att minska utsläpp i Sverige (där utsläppen redan är mycket låga) höga jämfört med att reducera samma mängd utsläpp i utvecklingsländer. För att anta en metodik som bygger på att minska växthusgasutsläpp inom transportsektorn i Stockholms stad krävs därför extraordinärt goda skäl eftersom utsläppsreduktionen hade kunnat bli mångdubbelt större till samma kostnad utan de sektorsvisa eller geografiska avgränsningarna.

Det är anmärkningsvärt att Stockholms miljöförvaltning anser att fordon med utsläpp av 190g CO<sub>2</sub>/km kan anses vara bra ur klimatperspektiv. I Ett läge då det visat sig långt svårare att framställa förnybara drivmedel på ett hållbart sätt är det tveksamt att utan stor försiktighet premiera och uppmuntra ett användande av dessa drivmedel.

För att arbeta mot minskade utsläpp från drivmedel finns två huvudalternativ:

1. Blanda in allt biodrivmedel i en gemensam mix som används av hela fordonsflottan för att sedan lagstadga vilken andel biodrivmedel drivmedelsbolagen måste uppfylla.
2. Två separata drivmedel (fossila och förnybara) som fastslås av andelen fordon. Andelen förnybart beror på hur många dedikerade fordon det finns.

Sverige har valt modellen med reduktionsplikt som gör att en ökande andel biodrivmedel kvoteras in i drivmedelsmixen.

Det innebär att det inte hjälper om fordon drivs av höginblandade biodrivmedel. Istället hade en ökad andel biodrivmedel kunnat blandas in i drivmedelsmixen vilket lett till en högre effektivitet ur systemperspektiv.

Miljöförvaltningen uppmärksammar att HVO som tillverkats från palmolja är förbjuden men att PFAD (en bioprodukt från palmoljeframställning) är tillåten som råvara. Det nämns inte att tallolja i vetenskapliga studier identifierats orsaka högre utsläpp än fossil diesel. Det är en mycket liten andel HVO som är tillverkad från råvara som kvalificerats som hållbar i vetenskapliga studier.

Slutligen bör det påpekas att partikelutsläpp från en modern personbil är mycket låga i avgasröret. I samband med att partikelutsläppen från förbränningsmotorn minskar så ökar andelen utsläpp som uppkommer från slitage av vägbanan. Sådana utsläpp är proportionella mot fordonens vikt och eftersom elfordon är tyngre än motsvarande fordon med förbränningsmotor så riskerar också utsläppen av partiklar att öka. Ett fordon som klassificerats som ”spjutspets” bör på inga sätt kunna utmålas som klandervärd då det riskerar att underminera förtroendet för hela systemet.

Vi anser därför att Stockholms stad borde slopa kravet för särskilda fordon vid upphandling innan en kostnad för en sådan åtgärd kan presenteras som är lägre sett till utsläppsreduktion än andra kända åtgärder.

**§ 11****Erfarenheter och effekter av miljökrav på transporter i tjänsteupphandlingar – redovisning av rapport**

Dnr 2021-2341

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner rapporten.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**Särskilt uttalande**

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi tackar för den intressanta rapporten om miljökrav på transporter i tjänsteupphandlingar. Vi finner rapportens slutsatser att miljökrav varken är kostnadsdrivande eller konkurrenshämmande uppmuntrande. Vi instämmer med förvaltningens rekommendation att stadens förvaltningar och bolag bör få i uppdrag att ställa avancerade miljökrav på transporter även i upphandlingar vars huvudsakliga syfte är något annat än själva transporten. Att kraven har skärpts över tiden i takt med teknikutvecklingen är vi också positiva till.

Transporter står för ca hälften av klimatutsläppen i Stockholm, och vi ser att det är ytterst viktigt att staden arbetar för utsläppsminskningen i alla sina verksamheter i det klimatnödläge som vi befinner oss i. Vi ser fram emot att miljöförvaltningen med sin spetskompetens även i fortsättningen fungerar som stöd i kravställan för andra förvaltningar och bolag.

Vi vill gärna se att stadens verksamheter arbetar aktivt även med samlastning och andra logistiklösningar för transportsnål verksamhet. Där behövs förvaltningsöverskridande samarbete

där både miljöförvaltningen och trafikkontoret är nyckelaktörer.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna håller med om att upphandlingar ofta är mycket starka styrmedel för förändring och ser positivt på att man använder krav i upphandlingar för att införa skärpta miljökrav på transportörer. Det är positivt att rapporten visar att miljökrav i upphandlingar blir allt vanligare.

När det gäller att ställa miljökrav genom utvärderingskriterier anser vi att man måste vara mycket försiktig i hur dessa utvärderingskriterier formuleras och hur de värderas/viktas, annars finns en betydande risk att nettoeffekten blir negativ.

Uppföljning av upphandlingens efterlevnad är självklart också en central del. Detta gäller särskilt om man skulle använda metoden med miljöincitament, där efterlevnaden av villkoren måste kontrolleras för att inte ersättningar skall betalas ut felaktigt.

Både metoden med utvärderingskriterier och miljöincitament kräver noggrann uppföljning om det inte är möjligt bör man vara försiktig med dessa metoder.

## **§ 12**

### **EU-projektet CIVITAS Eccentric: slutredovisning av resultat och slutsatser**

Dnr 2015-8330

#### **Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner slutredovisningen av projektet CIVITAS Eccentric.

#### **Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 februari 2021.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**Särskilt uttalande**

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet tackar för redovisningen av EU-projektet CIVITAS Eccentric som pågått mellan 2016 och 2020. Projektet har varit omfattande och utvecklats under projektåren, vilket är mycket positivt då klimatomställningen går mycket snabbt framåt och det som var aktuellt 2016 kan mycket väl ha förändrats under senare år.

Vänsterpartiet är positivt till att Stockholm stad är aktiv i att söka EU-finansiering för att snabba upp klimatomställningen och att det görs i samverkan med andra städer. Vi befinner oss i ett klimatonödläge och alla processer och förfaranden måste ifrågasättas och ställas om mycket snabbt. De viktiga lärdomar som kommer ur projekten bör därför implementeras i förvaltningens övriga processer. Detta gäller även lärdomar från andra städer där projekten genomförts.

Slutredovisningen visar på flera positiva resultat som minskar bilanvändningen och ökar bildelningen. Ett delprojekt som handlat om att öka användningen av mobilitetstjänsterna UbiGo, Snappcar och GoMore. Projektet visar att merparten användarna av dem är män i åldrarna 30–64 år utan barn i hushållet. En grupp som brukar anses vara typiska bilägare. Det är av yttersta vikt att staden bygger vidare på den kunskap som byggts upp under projektiden för att få denna grupp av ”typiska bilägare” att byta till andra transportmedel och minskat bilanvändande. Webbplatsen ”Utan egen bil” bör fortsätta drivas även efter projektets utgång och även spridas aktivt i stadens kommunikation.

En annan del av projektet har handlar om cykling. Även här har nya kunskaper rönts. Dels bör de ”cykelfällor” som utvecklats bli norm vid vägprojekt, dels bör staden fortsättningsvis erbjuda uthyrning av elcyklar och ellastcyklar.

Slutligen, den nya kunskapen om att transportera bergmassor med pråm istället för med lastbilar bör förvaltningen verka för att sprida samt att staden gör det till norm vid stora byggprojekt där det så passar.

**§ 13****Utvärdering av koncernövergripande bilpool**

Dnr 2020-16252

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens redovisning av utvärdering av koncernövergripande bilpool.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 18 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**§ 14****Regional cykelplan för Stockholms län****Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/53**

Dnr 2021-1249

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

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

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 17 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**Särskilt uttalande**

Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Cykling är ett av de mest klimatsmarta och yteffektiva transportmedlen och ger dessutom positiva folkhälsoeffekter. Utifrån detta ser vi grönbåa positivt på det övergripande målet i den regionala cykelplanen om att öka andelen cykelresor från 7% till 20% till 2030.

I takt med att ett transportslag ökar i omfattning tydliggörs också flaskhalsar och riskmoment och då Stockholm på många platser har begränsat med utrymme är det viktigt med en genomtänkt planering. För cykelns och andra oskyddade trafikanters del är trafiksäkerheten av yttersta vikt även i denna cykelplan. Risken är att ett trafikslag tar utrymme från ett annat, och vi ser det som viktigt att även fotgängare och långsamtgående trafikanter ges plats på ett trafiksäkert sätt. Det finns många platser i Stockholm där separerade cykel- och gångbanor saknas vilket skapar farliga konfliktpunkter där trafikslag blandas och risken för olyckor ökar. I dessa konfliktpunkter är det helt avgörande att alla trafikanter, även cyklister, tar sitt trafikansvar vid möten, omkörningar och i närhet av oskyddade trafikanter. Stockholms stad har under de gångna åren investerat tungt i cykelinfrastruktur för att just bygga bort konfliktpunkter, men mer behöver göras och i fler kommuner.

För att cyklandet i vår region ska kunna öka så krävs det inte bara en god och trafiksäker infrastruktur på vägarna utan även kringliggande infrastruktur som tillgänglig cykelparkering och möjlighet till cykelservice vilket ökar attraktiviteten att ta cykeln. Det är positivt att regionen erbjuder kommunerna ett ekonomiskt stöd vid etablering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken. Målet om att det ska finnas en tillgänglig cykelparkering inom 25 meter från resenärens destination är en god ambition men i områden i staden, såsom Gamla stan och delar av city, kan detta vara en stor utmaning. Planering för tydliga och utpekade cykelparkeringar på fler platser i staden kan dock minska risken för att cyklar parkeras så att tillgänglighet för fotgängare försämras. Gällande cykelservice och -verkstäder anser vi att det är viktigt att staden uppmuntrar privata och ideella aktörer att tillhandahålla dessa

tjänster. Detta kan exempelvis handla om att upplåta mark eller att uppmuntra till mobila tjänster nära våra cykelpendlingsstråk.

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi håller med förvaltningen om att det är angeläget att revidera den regionala cykelplanen och att mer åtgärder behövs för att nå målet om tredubblat cykelresande till år 2030. Det är anmärkningsvärt att regionen inte har analyserat orsakerna bakom att andelen cykelresor inte har ökat sedan år 2014. Det är uppenbart att det krävs ökat fokus på konkretion i planen och att slutmålet behöver kompletteras med etapp- och delmål. Berörda aktörer behöver öka samarbetet, öka resurserna till genomförande över tid och förbättra dialogen med nationella instanser. Vi håller också med förvaltningen om att satsningarna ska ses som investeringar både för att uppnå stadens och regionens trafikmål men också för att främja folkhälsan i stort.

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Cykelfrämjande åtgärder ligger i linje med den utveckling Vänsterpartiet vill se av minskade emissioner från personbilmadan och transportbilismen i Stockholms kommun.

Förvaltningens svar innehåller många kloka synpunkter och förslag till förbättring av planen och vägledningen. Förutom att instämma i dem vill V lyfta några sammanhang där en cykelplan med stora möjligheter att kunna genomföras.

Säkerheten för barn som cyklar har låga förväntningar från föräldrar som väljer skjutsa eller kollektivtrafikalternativ. Det ökar bilanvändningen på sträckor som skulle kunna cyklas av barnen och främja hälsa, egenmakt och minskad bilanvändning på relativt korta sträckor. Planens mål är för många – skullkrav behövs för att öka tilliten till att vägar upplevs som säkra och skyltade på ett sätt så ett barn förstår. Härtill vore det utmärkt att lära ut trafikbeteende i skola och barnomsorg som pedagogiskt material som föräldrar kan ta del av. Mycket kollektivtrafik når inte träningsställen eller de tider som skall passas på unga stockholmares fritid. Att kunna ta sig dit och hem för egen maskin och förvara sin cykel på ett

säkert sätt skulle öka tilliten till cykeln och minska stress i vardagstrafiken.

#### Cykeln som alternativ i mer utsatta områden

Enligt framlagd kartläggning cyklar kvinnor mer sällan och även barnen i områden som signaleras som mer utsatta socioekonomiskt. Här behöver långsiktiga delplaner tas fram och trafikbeteende i pedagogisk utformning ges plats i övergripande plan. Att skapa egenmakt med att kunna lita på sin förmåga att ta sig fram och orientera sig är utvecklande och hälsofrämjande. Att kunna förvara sin cykel på ett svåråtkomligt sätt för stöld är också en pusselbit i utvecklingen mot att se en vinst med investeringen i en cykel eller fler till hushållets medlemmar. Cykelförvaring ska planeras i nybyggen och läggas till vid befintliga bostäder. Här kan kommunen ha stor nytta av kontakt med lokala cyklande föreningar för både fritidscyklning och transportcyklning, när det gäller cykelvett och beteende.

#### Promenera, gå och cykla.

Många gående har dålig uppsikt över cyklister och vice versa. Det kan inte alltid vara möjligt att hålla samma höga farter för cyklisten vid busshållplatser och liknande och planeringen av påbud och markeringar är ett stort stöd för alla trafikanter som ofta delar yta. Den enskilda trafikanten blir synligare om påbud visar att här är stråk och väg jämsides och/eller korsande så uppmärksamhetshöjande åtgärder är a och o. Där den fysiska planeringen har begränsade möjligheter i stadsdelar av äldre natur, är det kanske något som måste tas bort och det är bilen med undantag för tillgänglighetsanpassning för boende.

#### Cykelbud istället för motoriserat bud.

I korthet en önskad utveckling på kortare sträckor; där brevbäraren kan ta sig fram, kan också andra bud ta sig fram. Vintertid är den stora utmaningen där förvaltningen redan givit bra synpunkter och V har lagt tidigare synpunkter på skallkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller tas i kommunal regi.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

För Sverigedemokraterna är det angeläget att högt ställda mål om ökad cykling inte medför så stora kostnadshöjande åtgärder att de riskerar att bli alltför betungande ekonomisk börda. Markanspråk som finns för att åstadkomma önskad standard och kvalitet för cykelinfrastruktur kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. Här behöver det tydligare framgå att önskade satsningar görs utifrån medvetna prioriteringar.

Vi ser dock positivt på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen i länet. En förstärkning av det regionala cykelstråk och tvärkopplingar är önskvärt. För detta talar både miljöhänsyn, folkhälsa och inte minst säkerhetsaspekter. Förvaltningen önskar i sitt remissvar ett resonemang om prioritering av olika insatser. Av de fem insatsområden som presenteras i planen ingår: cykelinfrastruktur, kommunikation och kampanjer, trafikinformation, smidiga kombinationsresor samt folkhälsa.

Vi menar att två områden bör prioriteras högre: i första hand cykelinfrastruktur, i andra hand trafikinformation. Eftersom budgetutrymme är begränsat är det viktigast att erbjuda mer säkra och gena cykelstråk, inte minst på regional nivå. Om medborgarna erbjuds mer praktiska, gena och inte minst säkra cykelvägar, kan fler komma att välja cykel. Frågan om trafikinformation innefattar såväl digital information som hänvisningar och skyltning.

Vi ställer oss samtidigt frågande på vilken grund och med vilka argument som cykelplanen fastslår att just 20 procent av alla resor i länet ska göras med cykel. Det är visserligen positivt med tydligt mätbara mål. Men definitionen av ”antal cykelresor” kan göras på ett flertal sätt – antal resor, antal personkilometer, antal cykelresor utöver en viss sträcka, etc. Det kan därför uppstå flera problematiska avvägningar med ett sådant mål. Om det ska skrivas i sammanfattningen av cykelplanen att ”nästan 80 procent av länets invånare ska ha mindre än 30 minuter till arbetet om cykling tillåts på alla vägar”. Av detta följer inte med någon automatik att en så stor andel av befolkningen skulle välja att cykla till jobbet om cykling tilläts, särskilt inte vintertid.

Det bör också tas hänsyn till att en viss del av befolkningen inte arbetar (dvs är barn, går i skola, är pensionärer) och därför inte har en arbetsplats att resa till. En stor del av resandet har också andra målpunkter än just arbete. Till detta kommer att en trolig effekt av att corona-pandemin kan vara ett fortsatt ökat hemarbete. Vi menar sammanfattningsvis att mål bör sättas med tydliga motiv och vara möjliga att uppnå –

samtidigt som insatser bör göras för att underlätta cykling och cykelparkering, särskilt i anslutning till knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafik.

**Ersättaryttrande**

Ulrika Hoff (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

**§ 15****Inrättande av Hagsätraskogens naturreservat**

Dnr 2018-2008

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner för sin egen del samrådsredogörelsen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att kommunfullmäktige inrättar Hagsätraskogens naturreservat med det syfte, de föreskrifter och den avgränsning som framgår av bilaga 2 och 3 till förvaltningens tjänsteutlåtande, samt att kommunfullmäktige fastställer skötselplanen i bilaga 4 till förvaltningens tjänsteutlåtande som skötselplan för naturreservatet.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens, exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 17 februari 2021.

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

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Urban Emson (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att:
  - 1 Att i huvudsak tillstyrka förslaget.
  - 2 Att fastslå att stadens intention är att bygga en ekodukt mellan Älvsjöskogen och Hagsätraskogen, samt att därutöver anföra följande:

Det är mycket glädjande att det uppdrag som vi i den rödgrönrosa majoriteten gav 2016 om att upprätta förslag till naturreservat för Östra Älvsjöskogen, nu kallat Hagsätraskogen, har resulterat i ett förslag till kommunfullmäktige om att inrätta naturreservatet. Området har höga natur-, kultur- och rekreationsvärden och är en viktig del i Stockholms sammanhängande gröna infrastruktur. Därtill är sambandet mellan Hagsätraskogen och Rågsveds naturreservat, som inrättades föregående mandatperiod mot de borgerliga partiets vilja, ett viktigt regionalt ekologiskt samband.

Möjligheten att koppla samman Hagsätraskogen och Älvsjöskogen med en ekodukt har tidigare diskuterats inom ett uppdrag om möjliga platser för ekodukter i hela staden. Menar majoriteten allvar med att Stockholm ska vara en socialt hållbar stad kan frågan om en ekodukt inte längre hänskjutas till framtida diskussioner.

Vår uppfattning är att staden ska fastslå att intentionen är att bygga en ekodukt mellan naturreservaten, då en koppling över eller under järnvägen är av mycket stor vikt för såväl människor, växter som djur. Därmed kan planerna förankras med Trafikverket och andra intressenter i ett tidigt skede och underlätta byggandet av en ekodukt när utvecklingsplanen för stambanan har tagits fram. En utgångspunkt för stadens del kan därvid vara miljöförvaltningens sammanställning av utvärderingar och utredningar av befintliga eko-/ sociodukters ekologiska, sociala effekter och nytta samt kostnader för uppförandet.

Så länge ingen passage etableras mellan Älvsjöskogen och Hagsätraskogen kvarstår en barriär mellan två socioekonomiskt olika stadsdelar, och möjligheten för alla boende på ömse sidor om spåren att ta del av hela det fantastiska skogsområdet förblir ytterst begränsade.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C) och Urban Emson (SD).

### **Reservation**

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag.

**§ 16****EPICS – Energy Positive and Inclusive Cities  
EU-ansökan till utlysningen the Green deal, Building and  
renovating in an energy and resource efficient way (LC-  
GD-4-1-2020)**

Dnr 2021-2426

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner att förvaltningen deltar i projektet enligt förvaltningens tjänsteutlåtande samt bilaga 1 till förvaltningens tjänsteutlåtande om medel erhålls.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att teckna erforderliga avtal för förvaltningens medverkan i projektet EPICS enligt förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**§ 17****RestorAction – Nature-based Solutions for Restoring  
Ecosystems and Upscaling Transformative Action  
Towards Climate Neutrality  
Projektansökan till EU-utlysningen Horizon2020 – Green  
deal, (LC-GD-7-1-2020) Restoring biodiversity and  
ecosystem services**

Dnr 2021-1332

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner att förvaltningen deltar i projektet enligt förvaltningens tjänsteutlåtande samt bilaga 1 till förvaltningens tjänsteutlåtande om bidrag erhålls.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att teckna erforderliga avtal för förvaltningens medverkan i projektet RestorAction enligt förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 16 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**§ 18**

**Remiss av samråd inom vattenförvaltningen 1 november 2020 – 30 april 2021**

**Remiss från Kommunstyrelsen (KS 2020/1668)**

Dnr 2020-15568

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden ger miljöförvaltningen i uppdrag att lämna specifika synpunkter i Vatten Informations System Sverige (VISS) gällande status och förslag till miljökvalitetsnormer för stadens vattenförekomster.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 4 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**Särskilt uttalande**

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna bifaller förvaltningens förslag till beslut och ser särskilt positivt på förvaltningens synpunkter och ställningstagande avseende:

- Kostnadsbedömningar som kan befaras vara i underkant ses över och bekräftas som realistiska
- Behov av långsiktiga och permanenta resursförstärkningar ska undersökas, specificeras och planeras för.
- Finansiering bör adresseras med analys och planering av både behov och åtgärder
- Om lagförändringar behövs för att möjliggöra åtgärder bör det på ett mycket tydligt sätt lyftas fram vilka förändringar som behöver göras, samt om och hur man kan gå vidare om sådana lagförändringar INTE genomförs inom rimlig tid.
- Uppföljning av åtgärdsprogram bör som förvaltningen poängterar inte fokusera på att följa upp de administrativa åtgärderna utan bör fokusera på uppföljning av de (fysiska) åtgärderna.
- Motivering av kostnader ska specificeras i detalj, vara adekvata och alltid ställas mot förväntad effekt
- Åtgärder som är planerade ska följas upp

**§ 19****Marin strategi för Nordsjön och Östersjön****Remiss från Kommunstyrelsen, dnr KS 2020/1665**

Dnr 2020-15726

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

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

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 11 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**§ 20****Projektansökan lokala åtgärdsprogram för Strömmen och Lilla Värtan****Ansökan om bidragsmedel från LOVA för genomförande av projektet Lokala åtgärdsprogram för Strömmen och Lilla Värtan**

Dnr 2021-1644

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner att förvaltningen deltar i projektet enligt förvaltningens tjänsteutlåtande samt bilaga 1 och 2 till förvaltningens tjänsteutlåtande.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att teckna erforderliga avtal för förvaltningens medverkan i projektet Lokala åtgärdsprogram för Strömmen och Lilla Värtan enligt förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 18 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**Särskilt uttalande**

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna noterar att den önskade medfinansieringen som projektplanen från början baserats på inte kommer att uppfyllas, vilket innebär att projektet självfinansierad i högre grad. Denna självfinansiering är i dagsläget beroende av en budgetäskning i nästa budget samt att samtliga inblandade kommuner får medel till detta projekt.

En stor del av det finansieringen avser arbete och tid i projektet. Eftersom man inte får medel i år att bekosta externa resurser med kommer mängden internt arbete att öka markant. I underlaget framgår det inte hur mycket det interna arbetet kommer att öka när man inte får medel till extern hjälp.

Det sägs att scenario 2 kan innebära att projektet förlängs. Det kan innebära en risk för förlorat fokus och en sämre effektivitet i projektet, men det minskar inte det totala resursbehovet eller kostnader för projektet som helhet.

Sverigedemokraterna ser projektet som lovvärt – men vi ställer oss mycket tveksamma till att man startar ett projekt utan ordnad finansiering. De föreligger dessutom en osäkerhet i hur lång tid projektet kommer att ta. Dessa oklarheter borde utredas innan ett så omfattande och dyrt projekt startas.

## **§ 21**

### **Svar på medborgarskrivelse om projektet SjöNaRe återvinning - miljöförbättrande förslag från föreningen Magelungens vänner**

Dnr 2020-16876

#### **Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner och översänder förvaltningens svar på medborgarskrivelsen till Magelungens vänner.

#### **Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 9 februari 2021.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**§ 22****Utvärdering av miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan**

Dnr 2020-16013

**Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner rapporten ”Miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan – Effekter på fordonssammansättning, utsläpp av kväveoxider och koldioxid samt halter av kvävedioxid år 2020. Jämförelse med miljözon klass 1 för tunga fordon”.

**Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 15 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

**Särskilt uttalande**

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Slutrappporten bekräftar ånyo att en miljözon på Hornsgatan är en symbolhandling som saknar effekt på mängden kväveoxider i staden. Det hade varit önskvärt att åtgärder som verkligen får effekt på utsläppen vidtas, som agerande mot tunga fordon som olovligen kör i hela Stockholms innerstad, både tidigare och särskilt nu från den 1 januari 2021 då endast Euro 6-lastbilar är tillåtna.

Inga politiska uppdrag finns om uppföljning eller agerande från staden för att åstadkomma en högre efterlevnad av miljözonen för tunga fordon. Äldre lastbilar släpper ut ca 12

gångar mer kväveoxider än äldre personbilar och närmare 10 000 tunga fordon kör normalt, dagligen in i innerstaden. Inte heller andra åtgärder som höjda parkeringsavgifter på besöksparkeringar vidtas för att minska trafikarbetet och utsläppen i innerstaden.

I trafikkontorets redovisning om rapporten står att: ”Miljökvalitetsnormen till skydd för människors hälsa (dvs. alla normvärden) klaras endast vid full efterlevnad av både miljözon klass 1 och klass 2. Timmedelvärdet klaras även vid full efterlevnad av miljözon klass 2”. Detta påstående är inte sant, alla miljökvalitetsnormerna klaras redan år 2019 och kommer att klaras även åren framöver. De tre största förklaringarna till detta är att växlingen till miljöanpassade fordon går snabbt, att äldre personbilar fasas ut i hög takt (ca 15 % eller ca 30 000 personbilar i Stockholms län försvinner varje år) samt att de nya miljözonsreglerna för tunga fordon börjar gälla från januari i år. Även nya resvanor och mer hemarbete som en effekt av pandemin kommer troligtvis att leda till minskat resande. Allt detta bidrar alltså till att normerna klaras samt att även miljömålen förhoppningsvis kommer att klaras inom överskådlig tid på innerstadsgatorna.

Dessvärre har antalet bensinbilar ökat på Hornsgatan. Detta visar tydligt baksidan av miljözonen för personbilar. Dieslbilar släpper ut ca 45 % mindre koldioxid än motsvarande bensinbilar. Att dieslbilar byts ut till bensinbilar innebär alltså ökade koldioxidutsläpp.

Desinformation kring miljözonen på Hornsgatan har tyvärr fått många att köpa bensinbilar vilket bara av detta skäl ökat landets koldioxidutsläpp sedan diskussionen startade om miljözonen på Hornsgatan.

Vi konstaterar slutligen att det är viktigt för stadens legitimitet i miljöarbetet att initiativ, resurser och skattemedel läggs på åtgärder som får verklig effekt för en bättre miljö. De blågröna ägnar sig tyvärr alltför ofta åt symbolhandlingar som inte leder miljöarbetet framåt, miljözonerna på Hornsgatan är ett sådant tydligt exempel.

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet tackar för utvärderingen av miljözon klass 2 för lätta fordon på Hornsgatan. Vi förstår att miljözonen infördes med goda ambitioner – frisk luft är ett viktigt miljömål som vi tyvärr inte har uppnått, även om utvecklingen i ett längre perspektiv går åt rätt håll. Där har

bland annat miljözon klass 1 för tunga fordon som täcker nästan hela innerstaden spelat en stor roll.

Vi finner att våra farhågor som vi framförde inför implementeringen av miljözonen bekräftas av rapporten - förbättringarna som rapporten visar är ytterst marginella. Det är också olyckligt att de sociala konsekvenserna som vi varnade för inte alls har inkluderats i analysen.

Underlagsrapporten som uppskattade att miljözonen inte skulle få den önskade effekten prognostiserade även ökade koldioxidutsläpp som beror dels på styreffekten mot bensinbilar som har sämre klimatprestanda än dieslbilar, och dels på att fordon som inte längre får köra på Hornsgatan tar omvägar och därmed kör längre sträckor. Rapporten visar att styreffekten mot bensinbilar verkar stämma. Längre körsträckor och miljözonens effekter på totala koldioxidutsläpp har tyvärr inte inkluderats i analysen. Detta är beklagligt.

Vi delar uppfattningen att det är viktigt att arbeta för att miljö kvalitetsmålen gällande luftkvaliteten ska nås och att trafikens utsläpp därför behöver minskas. Detta arbete behöver genomföras på ett sätt som inte riskerar andra miljömål och framför allt klimatmålen. Då behövs åtgärder som har effekt, inte symbolpolitik. Vi hoppas att vi politiker i Stockholm kan enas över partigränserna om ett åtgärds paket som driver utvecklingen åt rätt håll.

Det finns mycket Stockholms stad kan göra för att minska transportsektorns utsläpp av klimatgaser och luftkvalitetsförsämrade ämnen. Att följa framkomlighetsstrategins principer och andemening i all trafikplanering är då en ypperlig utgångspunkt. Det viktiga är att styra mot minskad bilism och ökad användning av kollektivtrafik, cykling och gång. Där har staden stora möjligheter som infrastrukturhållare. Satsningar på förbättrad cykelinfrastruktur har pågått under flera mandatperioder oavsett politisk majoritet. Vi vill se lika kraftiga satsningar på busskörfält så att kollektivtrafiken verkligen blir ett attraktivt alternativ både för arbetspendling och för fritidsresor. Ett transportsnålt tankesätt behöver integreras i all samhällsplanering för att möjliggöra bilfritt liv för flera stockholmare. Vi vill se inrättande av betydligt fler gånggator i innerstaden och kring förortscentra. Dessa kombinerat med åtgärder som minskar privatbilismens attraktivitet är ett framgångsrecept.

Vi ser satsningar på elektrifiering och utbyggnad av laddinfrastruktur som sätt att styra den kvarstående bilismen mot både klimat- och luftkvalitetsmål. Även här har staden stora möjligheter att styra utvecklingen, och då behöver politiken ta den styrande rollen.

Den tunga trafiken behöver elektrifieras och effektiviseras. Vänsterpartiet vill se en elektrifiering av all godstrafik i staden till år 2030. Genom striktare kommunala upphandlingskrav, tillåta ellastfordon använda kollektivtrafikkörfält där det är lämpligt stimuleras utvecklingen dithän. Möjliga effektivitetsåtgärder är att se över bärighetsklasserna och fordonslängderna så att man kan minska antalet lastbilar; ökad användning av sjötransporter; kommunala och privata samlastningscentraler; ökad samordning; bättre logistiklösningar både i distributionstrafiken, avfallstransporter och transporter av byggmaterial; aktiv styrning av leveranstider på stadens gator och transportsnål verksamhetsplanering. Stadens upphandlingar har också en stor potential att styra utvecklingen åt rätt håll och vi är väldigt positiva till att det arbetet pågår.

Det behövs ett helhetsgrepp för att förbättra luftkvaliteten och minska trafikens klimatutsläpp. Det är viktigt att det sker samtidigt, och inte genom att försöka främja luftkvaliteten på klimatets bekostnad eller tvärtom. Miljözoner med större geografisk omfattning kan vara en del av lösningen, vilket det lyckade arbetet med miljözon klass 1 för tunga fordon i innerstaden har visat. Vi hoppas att politiken i Stockholms stad har mod att vidta effektiva och heltäckande åtgärder i stället för lokala nödlösningar som miljözonen på Hornsgatan.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna har länge kritiserat logiken i att debatten runt miljözon klass 2 på Hornsgatan och noterar nu att:

- a) En stor del av fordonen som kör på Hornsgatan är av icke tillåten typ (18 % av personbilarna). Det betyder att medborgarna i stor utsträckning ignorerar reglerna, vilket troligtvis beror på att reglerna åsamkar medborgarna olägenheter samt att kontroller och uppföljning saknas.
- b) Minskningarna av både Nox- och NO<sub>2</sub>-utsläpp är väldigt små (2% respektive 1%). Då förändringarna är marginella kan man ifrågasätta om de är statistiskt säkerställda. Det borde också vara av intresse att mäta om

utsläppen på omkringliggande gator har ökat eller minskat för att räkna på en total nettoeffekt.

Vi kan konstatera att de ansevärd resurser som gått åt till att diskutera, utreda och genomföra den omstridda miljözonen och de olägenheter och komplikationer initiativet medfört för Stockholms bilister och medborgare haft en mycket liten omens en nettominskning av utsläppen. Det är precis vad Sverigedemokraterna påtalat inför införandet av miljözonen.

Vid protokollet

Timmie Aspelin