

PM 2017:214 RI+V (Dnr 111-1130/2017)

Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Remiss från Stockholms läns landsting

Remisstid den 19 oktober 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

Stockholms läns landsting har skickat förslag på Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen på remiss till staden. Klimatfärdplanen är en vägledande strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete kopplat till genomförandet av Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen 2050 (RUF 2050). Färdplanen beskriver vilka klimatsatser som behöver göras utgående från de globala, europeiska och nationella målen. Arbetet är strukturerat i sju områden; bebyggelse, transport, industri, agrarsektor, markanvändning, energiproduktion och globalt klimatavtryck.

Remissen finns att läsa i sin helhet på [Stockholms läns landstings hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikenämnden och Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholms hem, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, Stockholm Vatten och Avfall AB, Stockholms Hamn AB, Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholms Stadsteater AB,

S:t Erik Försäkrings AB, Stockholm Globe Arena Fastigheter AB (SGA), AB Stokab och Fortum Värme AB. SISAB, Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, Stockholm Vatten och Avfall AB, Stockholms Stadsteater AB och S:t Erik Försäkrings AB har valt att inte svara på remissen,

Stadsledningskontoret är positivt till ett regionalt ramverk och en regional samarbetsplattform för klimatarbetet. Den föreslagna Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen har förutsättningar att tjäna som inriktning för det regionala

samarbetet. Det finns dock viktiga förbättringsområden att beakta, bland annat måste målen justeras till realistiska nivåer, det bör tillföras ett ekonomiskt resonemang kring klimatsatsernas kostnader och inbördes kostnadseffektivitet saknas samt betydelsen av kolsänkor för att skapa negativa utsläpp i regionen behöver tydliggöras. Kontoret menar vidare att Stockholms stad bör verka för en uppslutning bakom Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen för att på så sätt åstadkomma en regional kraft som stärker möjligheterna att tackla de svåra utmaningar som klimatomställningen medför.

Exploateringsnämnden ser positivt på förslaget, men efterlyser en ökad tydlighet i färdplanen med avseende på prioritering mellan olika vägval och ansatser, ansvariga aktörer och tidsplaner. Kontoret konstaterar även att lokala producenter av mat och lokal turistnäring saknas som viktiga aktörer för att minska utsläpp.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att utsläppsbanorna för reduktion av växthusgasutsläpp går i linje med Stockholms stads Klimatstrategi 2040. Merparten av de redovisade minskningarna av energianvändningen däremot anser nämnden vara orealistiska samt att föreslagna åtgärder inte kommer att räcka till, för att uppnå önskade nivåer av växthusgasutsläpp och energianvändning.

Stadsbyggnadsnämnden är positiv till färdplanen som helhet. Den är i huvudsak i linje med inriktningen i förslaget till ny översiktsplan för Stockholm samt Stockholms klimatstrategi med mål om en fossilbränslefri stad 2040. Nämnden efterlyser en ökad tydlighet avseende ansvariga aktörer och tidplaner samt prioriteringar mellan olika vägval. Det är bra att färdplanen lyfter fram markanvändningens betydelse, där framtida bebyggelsestrukturer är lika viktiga som energiomställningen. Nämnden vill dock framhålla att det inte räcker med att koncentrera täta bebyggelsestrukturer i kollektivtrafikhärlägen utan tillkommande bebyggelse måste också vara funktionsblandad och skapa närhet.

Trafiknämnden välkomnar förslaget till klimatfärdplan och instämmer i betydelsen av att åtgärder vidtas som möjliggör en övergång till ett fossilfritt, utsläppssnålt och klimattåligt samhälle. Nämnden vill uppmärksamma vikten av att mål i RUFS och färdplanen inte hindrar en totalt sett positiv utveckling av energianvändningen i riket och regionen, och utformas så att suboptimeringar undviks. Nämnden delar bedömningen att utmaningen är störst för transportsektorn och instämmer i att effektivare och minskade transporter, effektivare och renare fordon, samt en utfasning av fossila drivmedel är avgörande för att nå målen. De vägval som har störst potential för minskad klimatpåverkan är förnybara drivmedel och elektrifiering. Nämnden anser slutligen att stadsplanering och stadsbyggnad är ett av stadens viktigaste verktyg för att minska klimatpåverkan. Det finns en tydlig målkonflikt mellan å ena sidan regionförstoring och å andra sidan klimatpåverkan och mål om minskade skadeverkningar från biltrafiken.

Stockholms Stadshus AB ser positivt på klimatfärdplanens syfte att Stockholmsregionen ska ha en minskad klimatpåverkan och samtidigt växa. Stockholms Stadshus AB ser dock att flygets påverkan bör hanteras i ett större perspektiv som också tar hänsyn till EU:s utsläppshandelssystem, för att inte försämra för stadens konkurrenskraft och roll som tillväxtmotor för hela landet. Även sjöfarten är internationell, varför en större världsomspännande samverkan kring regelverken behövs för att inte skapa konkurrenssnedvridningar mellan länder eller regioner, vilket också Stockholms Hamn AB lyfter fram.

Våra synpunkter

För att nå målet om ett fossilfritt Stockholm år 2040 och en region med netto noll växthusgasutsläpp senast år 2045 är det centralt att länets aktörer koordinerar sina insatser. Många av de utmaningarna som finns är helt eller delvis regionala som exempelvis transportinfrastrukturens utveckling, kollektivtrafiken, beslut om markanvändning och målpunkter samt energiproduktion och distribution av fjärrvärme, el och biodrivmedel. Därför är det positivt att Stockholms läns landsting har tagit fram förslag till en regional klimatfärdplan. Staden anser att Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen har en ambition och ett innehåll som pekar åt rätt håll men konstaterar samtidigt att det är olyckligt att förslaget inte berör den av Länsstyrelsen framtagna klimat och energistrategin. Vi skulle också gärna se samma beräkningsmodell som C40-nätverket har tagit fram tillsammans med Stockholms stad för att få mer jämförbara data.

Regionens utmaningar är stora med de bostäder och infrastruktur som planeras. Det är bra att färdplanen lyfter fram markanvändningens betydelse, där framtida bebyggelsestrukturer är lika viktiga som energiomställningen för att nå målet om en region utan klimatpåverkande utsläpp. Staden vill dock framhålla att det inte räcker med att koncentrera täta bebyggelsestrukturer i kollektivtrafiknära lägen. Tillkommande bebyggelse måste också vara funktionsblandad och skapa närhet. Vad gäller inriktningen mot en flerkärnig utveckling vill staden framhålla att trots att idén om att utveckla regionala stadskärnor har funnits med i flera regionplaner är dessa ännu långt ifrån att förverkligas. Efterfrågan på bostäder och kommersiella fastigheter har fortsatt vara högst i regioncentrum. Staden anser därför att regionens aktörer bör planera utifrån en stark tillväxt i regioncentrum.

En central del i klimatomställningen är det hållbara resandet. Såväl stadens strategi för fossilbränslefrihet som landstingets klimatfärdplan visar att mål om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn. Inom detta område är behovet av insatser i närtid omfattande. Ett viktigt område, som ligger helt inom landstingets rådighet, är kollektivtrafiken. Färdplanens avsnitt om kollektivtrafik innehåller många bra tankar om hur utbudet kan göras mer attraktivt, men staden menar att landstinget behöver göra en analys av riskerna och ha en beredskap för att det höga målet om ökad kollektivtrafikandel faktiskt inte nås. Det skulle också vara bra att tydliggöra vikten av att uppnå en bra resandekvot gentemot bilen. Ett annat orosmoment är att landstinget de senaste åren har visat att man ekonomiskt inte klarar av att ta fullt ansvar för kollektivtrafiken. Samtidigt som körkostnaderna för bil går ned i samband med att bilarna blir bränsleeffektivare, ökar kostnaderna för att bedriva kollektivtrafik. Mycket av den utbyggnad av kollektivtrafiken som sker skulle inte heller vara möjlig utan en omfattande kommunal och statlig medfinansiering. Det är också viktigt att säkerställa att nya bostadsområden tidigt får god tillgång till kollektivtrafik.

De bedömda målbidragen från klimatfärdplanens olika verktyg är alltför optimistiska givet den befolkningsökning som prognostiseras. Ett exempel är målet om att det totala energibehovet ska minska med en tredjedel. Med en befolkningsökning på runt 1,2 miljoner invånare (55 procent) till år 2050 bedömer staden det som orealistiskt baserat på planerade åtgärder. Stadens egna bedömningar av det framtida energibehovet (oavsett energibärare) uppskattas att förbli runt dagens

nivå om omfattande energieffektiviseringar vidtas inom alla sektorer. Ett annat exempel är målet om mer än en halvering av elanvändningen inom bebyggelsesektorn vilket är realistiskt. Snarare finns indikationer på att elanvändningen kommer att öka med anledning av bland annat FTX-system eller frånluftvärmepumpar, geotermiska lösningar, plushus samt digitalisering och automatisering. Ytterligare ett exempel är en minskning av fjärrvärmebehovet med 35 procent.

Vidare anser staden att klimatfärdplanen bör lyfta fram kolsänkor (exempelvis biokol, uppskogning, trä som byggmaterial) som en viktigare åtgärd än att bara tjäna som kompensation för eventuellt kvarvarande fossilbränsleanvändning. Enligt den senaste klimatforskningen kommer det att vara nödvändigt med negativa utsläpp. Detta förutsätter troligen en storskalig avskiljning och lagring av koldioxid från länets stora utsläppskällor av koldioxid: industrier och kraftverk, inklusive bioenergianläggningar. Färdplanens förslag om demonstrationsanläggning för koldioxidavskiljning och utredning om lagring är en mycket viktig aktivitet. Däremot så måste ambitionen i länet vara att kompensation av utsläpp ska ses som en nödlösning och att det i första hand måste ske reella utsläppsminskningar.

Ytterligare en aspekt som kan lyftas är det internationella perspektivet. Färdplanen bör tydliggöra vikten av att regioner och kommuner har ett arbete för att påverka EU i en riktning som tar fram en lagstiftning som hjälper oss i vår omställning. Ofta är styrmedel på nationell och europeisk nivå avgörande för om målen kan nås. Ett exempel där regionen behöver samordna sig är i arbetet mot lagstiftning som försvårar möjligheten att använda biobränslen i såväl fjärrvärme som transporter.

Det är också viktigt att slå vakt om Stockholmsregions konkurrenskraft och möjlighet att vara tillväxtmotor för hela landet. Klimatfärdplanen bör därför säkerställa att flygets påverkan inte bara hanteras i färdplanen utan även hanteras i ett större perspektiv, som också tar hänsyn till EU:s utsläppshandelssystem. Vad gäller sjöfarten är den också internationell och världsomspännande regleringar är därför bättre än regionala för att motverka konkurrenssnedvridning mellan länder, men även för att trycka på för större internationella utsläppsminskningar.

I övrigt hänvisas till förvaltningarnas tjänsteutlåtanden.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 5 oktober 2017

KARIN WANNGÅRD

KATARINA LUHR

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Joakim Larsson och Cecilia Brinck (båda M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Föredragande borgarrådets förslag till beslut godkänns delvis.
2. Som svar på remissen från justitiedepartementet anføres följande.

Vi välkomnar att landstinget tagit fram en strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete samt genomförandet av RUF 2050. Regionens klimatmål bygger på de globala och europeiska riktlinjerna där visionen om att regionen år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären går hand i hand med de nationella målen. Detta är viktigt att betona i det hårda arbete som kommer att krävas för Stockholmsregionen att bidra till de globala utsläppsreduktioner som behövs. Ett förverkligande av visionen kräver långsiktighet och ska konsekvent eftersträva de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Ambitiösa och mätbara mål tillsammans med delaktighet hos regionens aktörer är viktiga kombinationer för att färdplanen ska få genomslagskraft. Vi inser samtidigt att samordning och regionalisering av nationella och enskilda satsningar inte är någon enkel uppgift. Vi tycker dock att landstinget har rätt ambition med att involvera många sektorer som bygg, transport, industri samt jord- och skogsbruk.

Vi vill betona vikten av att färdplanen och RUF 2050 föreslår åtgärder och genomför analyser som går i samma riktning. Bland annat att vad gäller regionens flygkapacitet är så inte fallet. Flygkapaciteten, med Arlanda som nav, kommer att behöva öka för länet och kommer inte, som Klimatfärdplanen ger uttryck för, att vara tillräcklig för en överskådlig framtid.

Vi delar remissinstansernas välgrundade kritik, inte minst i delar där färdplanen saknar förslag i form av hur nationella hindrande regler ska kunna ändras eller vilka målkonflikter som kan finnas. En minskning av fjärrvärmebehovet med 35 procent synes inte vara realistisk. Såväl miljö- och hälsoskyddsnämndens som Fortum Värmes beräkningar tyder på att fjärrvärmebehovet kommer att ligga runt dagens nivå år 2040.

När det gäller flygets klimatpåverkan, så instämmer vi i Fortum Värmes synpunkter om att det är viktigt att slå vakt om Stockholmsregionens konkurrenskraft och möjlighet att vara tillväxtmotor för hela landet. Flygets påverkan bör hanteras i ett större perspektiv, som också tar hänsyn till EU:s utsläppshandelssystem. Även sjöfarten är internationell varför världsomspännande regler är bättre än regionala för att motverka konkurrenssnedvridning mellan länder.

Dock vill vi inte vara alltför pessimistiska kring vad som är möjligt att göra här och nu. Vad framtiden ger oss i form av fossilfria, smarta, kostnadseffektiva, förenklade och energieffektiva lösningar inom exempelvis bygg och transport kan vi idag inte veta och bör inte heller låtsas att så vore fallet.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Johanna Sjö (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen är ett vägledande underlag för länets klimat- och energiarbete kopplat till genomförandet av RUFS 2050. Den har status som planeringsunderlag enligt plan- och bygglagen 7 kap 5 §. Färdplanen är framtagen av tillväxt- och regionplaneförvaltningen vid Stockholms läns landsting och länets miljö- och samhällsbyggnadsråd i samverkan med en regional arbetsgrupp bestående av Länsstyrelsen i Stockholms län, kommunerna i Stockholms län, Trafikverket Region Stockholm, Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting och Hållbarhetsavdelningen vid Stockholms läns landsting.

Förslag till regional klimatfärdplan

Förslaget till regional klimatfärdplan handlar om minskade utsläpp av växthusgaser och tar sin utgångspunkt i de globala klimatmålen (Parisavtalet), EU:s klimatpolitik och den svenska klimatlagen. Enligt den sistnämnda är målet att nå netto-noll-utsläpp år 2045. Klimatmålet som det uttrycks i RUFS 2050 är att Stockholmsregionen ska vara en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp. Delmål till år 2030 är att de direkta utsläppen av växthusgaser ska ned till 1,5 ton per invånare, den totala energianvändningen ska minska från 49,3 till 40 TWh, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka från 49 procent till 54 procent, andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka från 59 procent till 70 procent och cykelandelen ska öka från 7 procent till 20 procent.

Länets årliga klimatutsläpp är cirka sex miljoner ton CO₂e vilket är ungefär tio procent av Sveriges totala utsläpp. Klimatfärdplanen anger att mycket behöver hända samtidigt och att klimatansvaret behöver genomsyra politiska beslut på alla nivåer. Omställningen är ett ”positivt måste” med många potentiella positiva sidoeffekter.

Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen delar upp arbetet i sju områden och redogör för viktiga vägval, verktyg, aktörer och dess målbidrag. Nedan återges kort dessa områden.

Bebyggelsesektorn

Omställningen har kommit långt men mer behöver göras.

- Energieffektivisering genom ägarstyrning och planering för energieffektiv bebyggelse
- Solsäkrad bebyggelse med bland annat incitament för decentraliserad elproduktion
- Kapade effektoppar genom systemintegrering och lagringstekniker
- Fjärrvärme 4.0 med sammankoppling, smart styrning och lågtemperatursystem.

Transportsektorn

Denna sektor står för hälften av utsläppen och här behövs en stor omställning.

- Elektrifiering av vägtransporterna med en massiv utbyggnad av laddinfrastrukturen, elbussar och elvägar för godstransporter.
- Miljözoner som förbjuder vissa fordon inom definierade områden.

- Mobilitetstjänster
- Kommunala trafikpaket med fokus på steg 1- och 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip
- Trängselskatt+ med utökade zoner och utsläppsanpassade priser.
- Utökad kollektiv- och cykeltrafik
- Länslogistik+ med samverkansplattformar och fossilbränslefria fordon.
- Förnybara drivmedel med utökad regional produktion och krav i transportupphandlingar

Industrisektorn

Stockholms läns industrisektor är liten i jämförelse med många andra delar av landet, men det finns fortfarande fossilenergianvändning som behöver fasas ut.

- Utfasning av fossila bränslen i fordon, arbetsmaskiner och industriprocesser.
- Energieffektivisering i industriprocesser
- Samarbete kring restvärme och biokombinat
- Koldioxidavskiljning: utredning, demonstration och fullskaleanläggning

Agrarsektorn

Denna sektor är liten i Stockholms län men är potentiellt viktig för regionen vad gäller kolsänkor och produktion av bioenergi.

- Utfasning av fossila bränslen
- Lokal produktion av biobaserade bränslen
- Minskade metanutsläpp från djurhållning
- Skapande av kolsänkor genom hållbart skogsbruk
- Arrendeavtal med klimatkrav

Markanvändningen

Framtida bebyggelsestrukturer har betydelse för att skapa ett transporteffektivt samhälle.

- Flerkärnig utveckling med regionala stadskärnor
- Kollektivtrafikhänsyn i planering av bebyggelse och investering i smarta tekniska system
- Stationsnära samhällen
- Landsbygdsnoder stärkta med EU-fonder

Regional energiproduktion

En ökad regional produktion av förnybar energi är viktigt för att minska klimatutsläppen men har också viktiga synergier för ökad försörjningstrygghet och cirkulär ekonomi.

- En marknad för regional biobaserad energi med långsiktiga spelregler och klimatkrav i upphandlingar
- Värmeanläggningar med minskad mängd fossilt avfall som bränsle
- Biokluster i länet som kan koppla ihop produktion av energi och livsmedel

Det totala globala klimatavtrycket

Utöver de direkta utsläppen i områdena ovan behöver regionen arbeta med det totala globala klimatavtrycket. Utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras till år 2030. Viktiga områden för Stockholms län att arbeta med är byggande, livsmedelskonsumtion och transporter. För att komma framåt krävs ökad kunskap, nya tekniska lösningar, beteendeförändringar och cirkulära affärsmodeller.

Avslutningsvis behandlar Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen frågan om genomförande, uppföljning och utvärdering. I planen konstateras att kommunernas olika ambitioner i klimatarbetet har en avgörande betydelse för möjligheterna att nå de gemensamma målen. Det pågår också viktiga omställningsprocesser i stat och näringsliv. Ett uppföljningssätt behöver etableras som samordnar den regionala och de kommunala uppföljningarna. Uppföljningen behöver även ta hänsyn till länsstyrelsens kommande uppföljningskrav enligt klimatlagen. Klimatfärdplansarbetet föreslås utvärderas en gång per mandatperiod.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, Stockholm Vatten och Avfall AB, Stockholms Hamn AB, Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholms Stadsteater AB, S:t Erik Försäkrings AB, Stockholm Globe Arena Fastigheter AB (SGA), AB Stokab och Fortum Värme AB. SISAB, Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, Stockholm Vatten och Avfall AB, Stockholms Stadsteater AB och S:t Erik Försäkrings AB har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

I stadens Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 framgår att ett fossilbränslefritt Stockholm är starkt beroende av den regionala utvecklingen, framför allt med hänsyn till kollektivtrafikutbudet och den regionala fysiska planeringen. Av strategin framgår också att de åtgärder som görs för ett fossilbränslefritt Stockholm inte bör leda till att utsläpp trycks över till andra kommuner. Snarare bör stadens insatser tjäna som inspiration och aktivt samordnas med motsvarande insatser i regionen.

Stadsledningskontoret menar att det behövs ett regionalt ramverk och en samarbetsplattform för att denna samverkan ska fungera och leda till minskade utsläpp av växthusgaser. Det är särskilt följande dimensioner i klimatarbetet som kräver en regional samverkan:

Transportinfrastrukturens utveckling har stor betydelse för trafikens totala klimatutsläpp. Kollektivtrafiksystemet är regionalt och är helt centralt för länsinvånarnas möjlighet att välja mindre klimatbelastande färd sätt för sina resor. Kommunernas beslut kring markanvändning och lokalisering av målpunkter har stor påverkan

på alla länsinvånares resmönster och därmed deras klimatpåverkan.

Trafikreglering och parkeringstillgång och -prissättning i en kommun kan potentiellt öka den totala trafiken om det inte görs på ett samordnat sätt i länet.

Energiproduktion och –distribution i form av fjärrvärme, el och biodrivmedel är utspridd över länet och ett regionalt perspektiv är nödvändigt för att utbud och efterfrågan ska kunna matcha varandra.

Som ett led i den regionala samverkan har tjänstemän från Stockholms stad deltagit i arbetet med att ta fram förslaget till regional klimatfärdplan. Dels har miljöförvaltningen varit med i arbetsgruppen, och dels har stadsledningskontoret deltagit i en workshop och ett avslutande seminarium.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen har förutsättningar att tjäna som inriktning för det regionala samarbetet. Den är framtagen av utsett regionplaneorgan i ett brett samarbete med regionens aktörer. Klimatfärdplanen utgår från de nationella klimatmålen och sätter regionala mål kring minskade klimatutsläpp och minskad energianvändning, och mål att öka resandet med hållbara färd sätt. Insatserna är på ett systematiskt sätt nedbrutna i områden med utpekade vägval och verktyg för regionens aktörer. Klimatfärdplanens struktur överensstämmer i mångt och mycket med stadens Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040. De regionala dimensioner som stadens klimatstrategi saknar t ex bebyggelseutvecklingen i länet och synergier mellan stad och landsbygd finns utvecklade i klimatfärdplanen.

Med detta sagt vill stadsledningskontoret föra fram ett antal viktiga förbättringsområden för Klimatfärdplan 2050 för stockholmsregionen.

De bedömda målbidragen från klimatfärdplanens olika verktyg anser stadsledningskontoret vara alltför optimistiska. Färdplanen ger intrycket att de föreslagna vägvalen och verktygen i regionen är tillräckliga för att nå klimatmålen. I själva verket är det styrmedel på nationell och europeisk nivå som är avgörande för om målen nås. Färdplanen bör tydligare peka ut vilka styrmedel på högre nivå som behöver utvecklas, och justera målbidragen till realistiska nivåer.

Klimatfärdplanen föreslår en inriktning för att minska de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är lovvärt, men stadsledningskontoret anser att det är för tidigt att sätta ett kvantitativt mål för detta. Metodiken för att beräkna dessa utsläpp behöver utvecklas först.

Klimatfärdplan 2050 bör lyfta fram kolsänkor som en viktigare åtgärd än att bara tjäna som kompensation för kvarvarande fossilbränsleanvändning. Enligt den senaste klimatforskningen kommer det att vara nödvändigt med negativa utsläpp dvs att koldioxid binds i större utsträckning än det släpps ut, för att Parisavtalets intentioner ska kunna uppfyllas. Detta förutsätter troligen en storskalig avskiljning och lagring av koldioxid från länets bioenergianläggningar. Eftersom denna teknik ännu inte är verifierad är färdplanens förslag om demonstrationsanläggning för koldioxidavskiljning och utredning om lagring en mycket viktig aktivitet.

Stadsledningskontoret noterar att Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen inte innehåller några ekonomiska resonemang. Det betyder att regionens aktörer inte får någon information om vad det kommer att kosta att nå klimatmålen. Läsaren får heller ingen vägledning i vilka åtgärder som är mer kostnadseffektiva än andra.

Ett viktigt område, som ligger helt inom landstingets rådighet, är kollektivtrafiken. Samtidigt som körkostnaderna för bil går ned i samband med att bilarna blir bränsleeffektiva, ökar kostnaderna för att bedriva kollektivtrafik. Det är därför en stor utmaning att försöka öka kollektivtrafikens andel av resorna. Färdplanens avsnitt om kollektivtrafik innehåller många bra tankar om hur utbudet kan göras mer attraktivt, men stadsledningskontoret menar att landstinget behöver göra en analys av riskerna och ha en beredskap för att det höga målet om ökad kollektivtrafikandel faktiskt inte nås.

En särskild komplexitet utgörs av fritidsresandet som orsakar ungefär 70 procent av klimatutsläppen från transporterna med bil. Detta resande är generellt svårare att försörja med

kollektivtrafik än arbetsresorna, särskilt i regionens ytterområden. Stadsledningskontoret menar att Klimatfärdplanen borde ha särskilda insatser för denna stora del av regionens klimatutsläpp.

En central del i klimatomställningen är det hållbara resandet, och här har Stockholms läns landsting ett tydligt ansvar i egenskap av huvudman för kollektivtrafiken. De senaste åren visar att man ekonomiskt inte klarar av att ta detta ansvar utan en omfattande kommunal och statlig medfinansiering.

Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen har en struktur och innehåll som leder åt rätt håll. En avgörande faktor är dock i vilken grad som länets kommuner och andra aktörer kommer att sluta upp bakom färdplanen. Färdplanens status, enligt plan- och bygglagen, som vägledande underlag för kommunernas planering, är enligt stadsledningskontorets bedömning inte särskilt stark. Många av länets kommuner har idag ingen klimatstrategi och inga kvantitativa mål för utsläppsminskningar. För att nå de högt satta målen krävs att många kommuner utvecklar sitt klimatarbete och tar tydlig klimathänsyn i sin markanvändning och sin verksamhet.

Stadsledningskontoret menar att Stockholms stad bör ställa sig bakom Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen, men att färdplanen behöver utvecklas när det gäller genomförandet i förhållande till vad Stockholms läns landstings de facto har egen rådighet över. Att peka ut andras ansvar kan inte vara huvuduppgiften för landstingets klimatarbete.

Staden bör samverka aktivt med länets kommuner i syfte att utveckla det regionala klimatarbetet. Genom att beakta ett regionalt perspektiv kan de totala utsläppen minska istället för att bara flyttas över kommungränsen. Alla kommunala beslut behöver beakta konsekvenser för klimatutsläppen så att inte kortsiktiga perspektiv går före de högt satta klimatmålen för regionen. Genom att sluta upp bakom klimatfärdplanen åstadkoms en regional kraft som stärker möjligheterna att tackla de svåra utmaningar som klimatomställningen medför.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att remissen ”Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen” anses besvarad med vad som sägs i detta tjänsteutlåtande

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 följande.

1. Exploateringsnämnden besvarar remissen med kontorets tjänsteutlåtande.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ser positivt på tillväxt- och regionplaneförvaltningens förslag till Klimatfärdplan 2050. Att skapa en struktur för samordning av nationella, lokala och enskilda satsningar med sikte på våra gemensamma klimatutmaningar är en förutsättning för att nå framgång.

Nedan redovisas kontorets svar på tillväxt- och regionplaneförvaltningens frågor:

1. Är utsläppsbanorna och de tillhörande förslagen till regionala vägval rimliga och genomförbara?

De centrala utsläppsbanorna omnämns men ingenstans ställs de mot varandra. Alla är viktiga men ansatser kopplad till några av dem kan ha påverkan på andra (sk synergieffekter) vilken ibland kan ge större effekt än om man adresserar alla utsläppsbanor samtidigt. Att adressera alla omnämnda utsläppsbanor på en och samma gång och samordna ansatserna nationellt, regionalt och lokalt kan komma att bli mindre verkningsfullt än om tydligare prioritering

görs. Stöd i prioritering av ansatser och mer tydligt utpekade ansvariga aktörer skulle bidra till den struktur som färdplanen vill skapa för att samordna och regionalisera nationella, lokala och enskilda satsningar med sikte på våra gemensamma klimatutmaningar. Detta bör även göras utefter en tidslinje där det framgår när i tid olika etappmål ska ha uppnåtts.

2. Saknas viktiga vägval, verktyg och aktörer?

Gällande länets globala klimatavtryck omnämns resande och konsumtion som stora bidrag till regionens klimatutsläpp. Häri omnämns dock inte våra lokala producenter av mat och även utvecklingen av lokal turistnäring som möjliga sätt att minska dessa utsläpp. Våra regionala bönder behöver stöd för att bidra till minskade klimatutsläpp liksom den lokala turistnäringen.

Vidare behöver offentliga aktörer ha en tightare dialog och samverkan med övriga aktörer i samhället (privata aktörer, medborgare och utbildningssäten). Ett verktyg för detta är utveckling/vidareutveckling av neutrala mötesplatser där samtliga aktörer kan mötas för att prata hållbarhet och gemensamt finna lösningar på komplexa samhällsutmaningar.

3. Är de sju utpekade regionala omställningsinsatserna lämpliga eller bör andra åtgärder föredras?

Insatser avseende lokal produktion av mat och andra varor samt för utveckling av regional turism saknas, se även text under punkt ovan.

4. Hur kan ni som regional aktör bidra till genomförandet?

Exploateringsnämnden kan ställa krav och följa upp i enlighet med ställda krav, vid markanvisning och överenskommelse om exploatering. Vidare kan exploateringsnämnden arbeta för en omställning inom transportsektorn genom kravställning och uppföljning vid byggande på allmän platsmark.

Gällande hantering/transport av massor och varor kan exploateringsnämnden bidra genom vidareutveckling av logistik för mellanlagring och lokal hantering i syfte att minska antalet transporter.

Avseende lokal energiproduktion och energilagring kan exploateringsnämnden i dialog med stadsbyggnadsnämnden arbeta för att dessa behov tillgodoses i den tidiga planeringen av nya stadsutvecklingsområden.

Nedan delger vi några ytterligare kommentarer på klimatfärdplan 2050:

1. På sida 10 stycke 1 bör förtydligas att produktionen kan ha flyttats till andra delar av landet/världen vilket gör att koldioxidutsläppen enbart förflyttats från en region till en annan och egentligen inte minskat/ersatts av tjänster. Detta är i sig kopplat till våra stora utsläpp kopplade till transportsektorn.
2. Regionens indirekta utsläpp bör synliggöras i relation till de direkta i figur 4 sid 12. En visualisering av storleken på direkta och indirekta utsläpp är viktiga för förståelsen för digniteten av vår klimatpåverkan kopplad till transporter och konsumtion.
3. På sida 13 finns figur 5 Vikten av att se Stockholms läns framtida utveckling som grön och positiv. Det är oklart vad man vill säga med denna figur och hur den kopplar till texten. Kopplingar mellan text och figurer är oklar på flera ställen i texten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 september 2017 följande.

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

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Sabine Pettersson (L), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (alla MP), Måns Lönnroth m.fl. (alla S) och Mia Lundquist (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) som instämde i förslag från Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Sabine Pettersson (L).

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Klimatfärdplan 2050 – övergripande

Klimatfärdplan 2050 syftar till att ge förslag på hur Stockholmsregionen ska kunna bli klimatneutral senast 2045. I färdplanen behandlas de huvudsakliga sektorerna som idag påverkar klimatförändringen genom utsläpp av växthusgaser. Texten är relativt allmänt hållen med resonemang som är mer diskuterande än analyserande.

Inom varje sektor illustreras resonemangen i en sammanfattande figur med utsläppsbanor för växthusgasutsläpp, åtgärder och energi-behov. Mer omfattande sammanställningar finns också med förslag på åtgärder och vilka intressenter som har rådighet att agera.

Miljöförvaltningens synpunkter

Allmänt kan Klimatfärdplan 2050 tjäna som inspiration eftersom den innehåller många åtgärdsförslag. Förvaltningen anser dock att åtgärdsförslagen inte kommer att räcka till för att regionen ska bli fossilbränslefri.

Förvaltningen finner att utsläppsbanorna för reduktion av växthusgasutsläpp går i linje med Stockholms stads Klimatstrategi 2040. Merparten av de redovisade minskningarna av energianvändningen däremot anser förvaltningen vara orealistiska.

Klimatfärdplan 2050 – dokumentets status

I Klimatfärdplan 2050 står:

Den regionala klimatfärdplanen 2050 är en vägledande, strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete. Den skapar en gemensam bild för att samordna nationella, lokala och enskilda satsningar på regional nivå.

Färdplanen har status som planeringsunderlag enligt plan- och bygglagen 7 kap 5 §. Det innebär att kommunerna och de statliga myndigheterna ska använda sig av underlaget i sin planering.

Miljöförvaltningens synpunkter

Som framgår av det följande har förvaltningen stark kritik mot förslaget. Den – och därmed i dessa delar förslaget till regional utvecklingsplan – är i fler avseenden helt orealistisk. Det är anmärkningsvärt i sig. Därtill använder sig Regionplane- och tillväxtförvaltningen av en helt annan systematik än den gängse och anger inte hur det nu aktuella förslaget förhåller sig

till de kommunala klimat-strategier som finns. Dessutom beräknas klimatutsläppen på helt andra sätt än vad som är standard och har ingen koppling till det sätt att beräkna utsläppen som C40 tillsammans med bl. a. Stockholm tagit fram.

Förslaget berör inte heller – med ett undantag av en hänvisning på sid 48 – den av länsstyrelsen framtagna Klimat och energistrategin. Denna är ju antagen av samtliga kommuners kommunfullmäktige. Det kan överhuvudtaget ifrågasättas om det behövs en ny klimat-strategi utöver den redan antagna och kommunernas egna strategier. I varje fall borde frågan ha förklarats.

Det saknas också en tydlig åtskillnad mellan att minska klimatutsläppen och energieffektiviseringar. De senare påverkar ju inte klimatet till den del fossilfri energianvändning effektiviseras. Det kan visserligen vara bra av en rad andra skäl, t ex minskade kostnader eller minskad användning av fossila bränslen som det råder brist på. Men energieffektiviseringar är i sig inte ett mål utan ett medel.

Klimatfärdplan 2050 – befolknings- och energiprognos

I Klimatfärdplan 2050 görs prognosen att befolkningen i Stockholms län kommer att stiga från dagens 2,2 miljoner invånare till 3,4 miljoner år 2050. Det betyder en ökning med 55 procent.

Den totala energianvändningen år 2014 49 TWh och beräknas minska till 32 TWh per år fram till 2050, dvs från 22,3 MWh per till 9,4 MWh per invånare, d.v.s. en minskning med 58 procent.

Miljöförvaltningens synpunkter

Med en befolkningsökning runt 1,2 miljoner invånare (55 %), bedömer förvaltningen det realistiskt att det totala energibehovet ska minska med en tredjedel. Förvaltningens egna bedömningar av det framtida energibehovet ger vid handen att energibehovet kan förbli runt dagens nivå om omfattande energieffektiviseringar vidtas inom alla sektorer. Det totala energibehovet avser såväl fossil energi som fossilfri energi. Det är orimligt att den totala energianvändningen per invånare skulle mer än halveras fram till 2050.

Energieffektiviseringar är naturligtvis angelägna ur ett resursperspektiv, men Klimatfärdplan 2050 bör större fokus läggas på hur omställningen till förnybar energi ska gå till. Därvid är det naturligtvis möjligt med stora minskningar av den fossila energin, men det är något annat än den totala energin.

Klimatfärdplan 2050 – pedagogisk presentation

Med en ambition att beskriva omställningen till fossilfrihet som något positivt, har beskrivningen av klimatarbetet vänts tvärt om jämfört med etablerade resonemang. Dagens utsläpp av växthusgaser anges som negativa poster som ska gå mot noll och på sikt till positiva genom till exempel koldioxidinfångning. Samtidigt nämns de positiva posterna som negativa utsläpp.

Miljöförvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att det blir synnerligen förvirrande att helt omkullkasta vedertagen terminologi och sätt att beskriva utsläpp i diagram. Dessutom blir det mycket svårt att tolka när utsläpp som markeras som positiva i figurer, benämns som negativa i text. Ska Klimatplan 2050 kunna användas konstruktivt vinner den på att följa gängse beskrivningsmetodik.

Klimatfärdplan 2050 – Elkonsumtion

Elanvändningen inom byggsektorn föreslås minska från 15,7 TWh/år (2014) till 6,7 TWh/år (2050) eller med 57 procent. I Klimatplan 2050 redovisas ett fåtal åtgärder riktade direkt för minskning av elanvändningen. Åtgärder som nämns är EU:s ekodesigndirektiv samt smart belysning.

Miljöförvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att mer än en halvering av elanvändningen inom bebyggelsesektorn är orealistisk. Snarare finns indikationer på att elanvändningen kommer att öka.

- Vid energieffektivisering av befintliga byggnader installeras FTX-system eller frånluftvärmepumpar som leder till att elanvändningen ökar, medan fjärrvärmebehovet minskar.
- Allt fler byggnader använder geotermiska lösningar (värmepumpar) till både uppvärmning och kylning, vilket ökar elanvändningen.
- Så kallade plushus (byggnader som producerar lika mycket energi som byggnadens årliga energibehov) använder enbart el som energibärare för värme, varmvatten och fastighetsel. I Klimatfärdplan 2050 räknar man med en stor ökning av plushus vid kommande nyproduktion av byggnader.
- Mängden hushållsel har legat på samma nivå under de senaste femton åren, trots mer energieffektiva hushållsapparater och belysning.
- Servicesektorn (affärer, kontor m.m.) har ökat sitt elbehov under många år. Detta troligen på grund av ökad digitalisering och automatisering.
- Inom vägtrafiken kommer fler och fler fordon att gå på elektricitet. I Klimatfärdplan 2050 anges till exempel att 200 000 vägfordon bör vara olika typer av elbilar.

Klimatfärdplan 2050 – Elproduktion

Produktion av el från solceller bedöms ha en potential på 2,52 TWh/år (2 520 GWh) (2050).

Miljöförvaltningens synpunkter

Enligt beräkningar som miljöförvaltningen gjort finns en teoretisk potential att producera 700 GWh el från solpaneler på taken i Stockholms stad. Praktiska erfarenheter tyder dock på att det av olika skäl (investeringskostnader, ersättning vid försäljning av el m.m.) inte är realistiskt att räkna med en så stor produktion. I Klimatfärdplan 2050 bedöms potentialen vara 3,6 gånger så stor i länet som i Stockholms stad. Förvaltningen ställer sig tveksam till att potentialen är så stor.

Klimatfärdplan 2050 – Fjärrvärmekonsumtion

Fjärrvärmebehovet föreslås minska från 11,31 TWh/år (2014) till 7,38 TWh/år (2050) eller med 35 procent. Som åtgärd nämns energieffektivisering av befintliga byggnader samt lågenergibygnader samt plushus inom nyproduktionen.

Miljöförvaltningens synpunkter

Förvaltningens beräkningar av det framtida behovet av värme och varmvatten i byggnader i Stockholms stad tyder på att fjärrvärmebehovet kommer att ligga runt dagens nivå år 2040. Beräkningarna antar att den befintliga bebyggelsen energieffektiviseras med 35 procent samtidigt som det byggs 250 000 lägenheter samt kommersiella byggnader, skolor, vårdbyggnader m.m. som lågenergibygnader. Beräkningarna går i linje med den som fjärrvärmebolaget Fortum gjort. En minskning av fjärrvärmebehovet med 35 procent synes således inte realistisk.

Klimatfärdplan 2050 – Fjärrvärmeproduktion – åtgärder

I färdplanen konstateras att konverteringen från fossila bränslen inom fjärrvärmerna är på väg att fullbordas i och med att det koleldade kraftvärmeverket KVV6 tas ur drift 2022.

För att fjärrvärmerna ska nå högre effektivitet föreslås ett antal åtgärder:

- Sammankoppling av länets fjärrvärmenät
- Smart styrning

- Lågtemperatursystem
- Återvinning av ”spillenergi”
- Kopplingar till tekniska system.

Miljöförvaltningens synpunkter

De föreslagna åtgärderna är angelägna och kommer att bidra till minskat behov av spetsanläggningar (värmepannor som enbart används vid effekttoppar som till exempel kalla vinterdagar). Åtgärderna leder till minskad mängd tillförd energi och därmed också lägre klimatpåverkan och ett effektivare resursutnyttjande.

Förvaltningen finner dock att ett av de större problemen, förbränning av fossila plaster, helt förbisetts. Inom Stockholms stad pågår ett utredningsarbete om plast i förbränningen. För närvarande finns dock ingen lösning på problemet, eftersom plast finns i många olika produkter som så småningom ska tas omhand som avfall. Marknaden för att ta omhand utsorterad plast för återvinning är idag begränsad. För att utsläppen av växthusgaser ska minska, krävs att användningen av plast med fossil råvara fasas ut från marknaden. Koldioxidinfångning och lagring skulle kunna komma ifråga, men när det kan införas, om det över huvud taget blir möjligt, kan inte bedömas idag.

Klimatfärdplan 2050 – Bebyggelse – energibehov

I Klimatfärdplan 2050 föreslås den totala energianvändningen för bebyggelse minska från 29 TWh/ per år (2014) till 18 TWh per år (2050), eller med 38 procent.

Miljöförvaltningens synpunkter

Förvaltningens beräkningar för Stockholms stad indikerar att med en minskning av den specifika energianvändningen (kWh/m²) med 50 procent, kommer det totala energibehovet i bebyggelsen ändå vara lika stort som dagens på grund av den stora nyproduktionen av byggnader. Således ter sig en minskning av energibehovet med 38 procent som orealistisk.

Klimatfärdplan 2050 – Bebyggelse – plushus efter 2030

Som en åtgärd nämns i Klimatfärdplan 2050 att det enbart ska vara plushus i nybyggnationen efter 2030.

Miljöförvaltningens synpunkter

Än så länge finns ytterst lite erfarenheter av plushus. Förvaltningen ser positivt på att plushus byggs för att öka kunskandet om projektering, byggnation och förvaltning.

Resultatet av plushustävlingen som Stockholms stad genomfört, visade dock att samtliga presenterade förslag (17 stycken) innebar tekniskt komplicerade byggnader som både blir dyra att uppföra och underhålla. Med tanke på framtida förvaltning av plushus av till exempel bostadsrättsföreningar, finns stor risk att dessa byggnader inte kommer att skötas av kompetenta personer, vilket kan leda till stora problem för föreningarna. Liknande problem ser förvaltningen redan idag med betydligt enklare tekniska system.

Plushus innebär också helt andra krav på energidistribution. Ett plushus producerar byggnadens totala årliga energibehov under halva året. Det betyder att under sommarhalvåret ska ingen energi (vare sig el eller värme) levereras till byggnaden. Samtidigt skickas den energi (el) som byggnaden behöver under vinterhalvåret ut på det allmänna nätet. Under vinterhalvåret behöver sedan byggnaden ”få tillbaka” energin som skickades ut under sommaren. Det uppstår således en obalans i hela energisystemet mellan årstiderna. Följden blir att energiproducerande bolag inte ska producera energi under sommaren, men ha kapacitet för produktion under vintern. För elsystemet finns motsvarande obalans med solceller, vilket går att balansera med vattenkraften. Fjärrvärmesystemet däremot saknar motsvarande möjlighet till balansering mellan årstiderna. I och med att plushus värms uteslutande med el, minskar dessa byggnader underlaget för fjärrvärme där de uppförs. Plushus kan således innebära minskat underlag för fjärrvärme och därmed ökade kostnader

för driften av fjärrvärmeanläggningar.

Förvaltningen anser att nyproduktionen bör inriktas på byggnader med mycket bra klimatskal (välisolerade täta byggnader) och med relativt enkel och robust teknik.

Klimatfärdplan 2050 – Bebyggelse – byggnadsmaterial

Som en åtgärd i Klimatfärdplan 2050 står: Nya utvecklingssätt – flerbostadshus i trä och mycket grönt = villakänsla.

Miljöförvaltningens synpunkter

Förvaltningen ser positivt på flerbostadshus uppförda i trä. Det bör dock påpekas att trähus i sig inte innebär betydande minskningar av växthusgasutsläppen. Trähus behöver betong till grundläggning och källarvåningar. För att minska klimatpåverkan vid byggnation är det viktigt att utveckla alla byggmaterial, eftersom de kommer att behövas i stora mängder framöver.

Som argument för trähus framförs ofta att det skulle innebära kolsänkor med träbyggnader. Förvaltningens beräkningar, utifrån Folkhems träbyggnader i Strandparken i Sundbyberg, visar dock att även om samtliga nu befintliga byggnader i länet skulle ha varit uppförda i trä, hade mängden bundet kol bara motsvarat mindre än två månaders kolupptag vid tillväxten i den svenska skogen. Dessutom arbetar betongindustrin och byggbranschen intensivt med olika åtgärder för att minska betongens klimatpåverkan. Att övergå till att bygga hus i trä i stället för betong behöver således inte innebära en så stor klimativinst, som görs gällande, men trähus kan tillföra bebyggelsen andra önskvärda värden.

Förvaltningen anser att kommuner inte ska föreskriva specifika byggnadsmaterial, annat än vid till exempel tävlingar. Däremot kan kommuner stödja utvecklingen av byggmaterial och tekniker genom att ställa krav på byggherrar om minimal klimatpåverkan vid all form av byggnation.

Klimatfärdplan 2050 – Transporter

Färdplanen slår fast att åtgärder behövs för såväl minskat transportarbete, energieffektivare fordon samt en utfasning av fossila drivmedel. Stadsplanering framhålls som en nyckelfaktor. Samtidigt understryker planen att fordonsutveckling och bränslen är nästan helt beroende av beslut på riks- och EU-nivå.

Den totala energianvändningen inom transportsektorn (vägtrafik, tåg, flyg och sjöfart) föreslås minska från 13 TWh/år (2014) till 9 TWh/år enligt texten; 8 TWh/år enligt figur (2050). Minskningen innebär en reduktion med 31 procent (enligt texten); 38 procent (enligt figur).

Miljöförvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen delar i stort analysen om vilka åtgärder som är nödvändiga, men bedömningarna i Klimatfärdplan 2050 av effekterna av dessa är väl optimistiska.

Färdplanen föreslår dock få konkreta åtgärder och riktlinjer för stadsplanering, som enligt Trafikverkets och planen spelar en mycket stor roll. Det förefaller svårt att starkt minska energianvändningen i Stockholmsområdet när en ökande befolkning leder till ökade varutransporter, ökande efterfrågan på personresor och inte minst en mycket stort byggverksamhet, som redan idag svarar för 50 % av de tunga transporterna. Inte heller beskrivs hur nationella hindrande regler ska kunna ändras eller vilka målkonflikter som kan finnas.

Framför allt saknas helt beskrivningar om vikten av att svenska regioner och kommuner nu snabbt behöver intensifiera sitt EU-arbete för att Kommissionen och EU-parlamentet ska förstå den svenska situationen och inte införa EU-lagstiftning som bromsar den svenska omställningen till fossilfria transporter. Det gäller bl.a. möjligheten att använda biobränslen i såväl fjärrvärme som transporter.

Klimatfärdplan 2050 – Flyg

I Klimatfärdplan 2050 nämns att länets hamn- och flygplatskapacitet är tillräcklig för en överskådlig framtid.

Miljöförvaltningens synpunkter

I RUFS 2050 (utställningsförslag) framhålls att flygkapaciteten inom länet måste öka, om regionen ska kunna vara attraktiv för näringslivet. Förvaltningen finner det olyckligt att olika regionala dokument kommer till vitt skilda slutsatser utan att presentera djupare analyser som grund till slutsatserna.

Klimatfärdplan 2050 – Markanvändning – bebyggelsens lokalisering

I Klimatfärdplanen förordas en prioritering av nybyggnation som leder till ökad koncentration med tät bebyggelsestruktur i de bästa kollektivtrafiklägena, nära befintliga tekniska system och samhällsservice. Med hänvisning till RUFS 2050 anges målet att 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i de områden som utpekats som regionalt prioriterade bebyggelselägen.

Miljöförvaltningens synpunkter

Förvaltningen stöder strategin att nybebyggelse ska ske nära kollektivtrafik och annan infrastruktur. Detta bland annat för att hejda ökat bilresande. Med en befolkning som förväntas bli över femtio procent större än dagens samt att strategin i RUFS 2050 innebär att cirka 25 000 nya bostäder byggs utanför tät bebyggelse, finns dock en risk att transportbehoven i regionen av framför allt gods kommer att öka. Denna risk med ökning av vägtrafiken har inte analyserats i Klimatfärdplan 2050.

Klimatfärdplan 2050 – Konsumtionens klimatpåverkan

I Klimatfärdplan 2050 hänvisas till ett mål som finns i RUFS 2050 om att utsläppen av växthusgaser på grund av konsumtion ska halveras till 2030. Samtidigt konstateras att exakta nuläggessiffror inte finns för länet.

Miljöförvaltningens synpunkter

Förvaltningen ställer sig helt avvisande till att sätta mål som är omöjliga att följa upp. För närvarande finns inga tillförlitliga beräkningsmetoder för klimatpåverkan från konsumtion i en region eller kommun. Som exempel kan nämnas att olika beräkningar som gjorts avseende Stockholms stad har kommit fram till utsläpp från cirka 7 ton CO₂e/invånare och år till 17 ton CO₂/invånare och år.

Förvaltningen förordar att kommuner inom sin egen organisation arbetar med minskad klimatpåverkan genom krav vid upphandling inom sektorer där det är möjligt att följa upp. Sådana sektorer är till exempel inköp av mat till förskola, skola och äldreomsorg samt upphandling av entreprenader vid anläggnings- och byggprojekt.

Andra insatser kan vara information till medborgare för att inspirera till beteendeförändringar genom medvetna val vid inköp eller färdssätt.

Klimatfärdplan 2050 – Konsumtionens klimatpåverkan – åtgärder

I Klimatfärdplan 2050 finns en lista på åtgärder som ska bidra till att utsläppen på grund av konsumtion minskar:

- Produktmärkning utifrån klimat-, miljö- och hälsoaspekter
- Differentierad moms beroende av klimatnyttan
- Secondhandavdelning för mat
- Närodling som norm.

Miljöförvaltningens synpunkter

Föreslagna åtgärder torde leda till marginella minskningar av växthusgasutsläppen från

matkonsumtion. Avgörande för livsmedlens klimatpåverkan är att omställningar av produktionen sker i stor skala även i länder från vilka vi köper livsmedel.

Närodling av livsmedel kan innebära smärre minskningar av växthusgasutsläppen på grund av kortare transporter. Men närodling kan likväl innebära sämre miljönytta, eftersom jordarter, lokalt klimat m.m. har större betydelse för hur livsmedelsproduktion påverkar miljön i stort, än vad transporter av livsmedlen åsamkar.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 följande.

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

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Christina Linderholm (C) som instämde i förslag från Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD).

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret ser positivt på framtagandet av den regionala klimatfärdplanen. Färdplanen är i huvudsak i linje med Stockholms klimatstrategi med målet om en fossilbränslefri stad år 2040. Arbetet med denna blir starkare och mer genomslagskraftigt om det genomförs i ett regionövergripande sammanhang. Kontoret efterlyser dock en ökad tydlighet avseende ansvariga aktörer och tidplaner samt prioriteringar mellan olika vägval.

Färdplanen överensstämmer till stora delar med inriktningen i förslaget till ny översiktsplan för Stockholm. Det är bra att färdplanen lyfter fram markanvändningens betydelse, där framtida bebyggelsestrukturer är lika viktiga som energiomställningen för att nå målet om en region utan klimatpåverkande utsläpp. Kontoret vill dock framhålla att det inte räcker med att koncentrera täta bebyggelsestrukturer i kollektivtrafiknära lägen. Tillkommande bebyggelse måste också vara funktionsblandad och skapa närhet.

I samband med att elektrifiering nämns vore det bra att tydliggöra vad som avses. Vätgasbilen är också en elbil där batterierna är utbytta mot en vätgastank och en bränslecell. Därmed bör det arbetas med olika drivmedelsstationer bland annat för gastankning och inte bara för elladdning för att möta marknadens behov samt möjliggöra för bilägarna att köpa elbilar. Det är dock viktigt att stationerna placeras på ett sätt där de är tillgängliga. Det är också bra att det finns en punkt som behandlar förnybara drivmedel. För att öka tydligheten bör denna placeras i anslutning till elektrifieringen av vägtransporterna.

Förslagen till nya utredningar är bra och behövs. Det är viktigt att arbeta med alla trafikslag, på land, luft och vatten, så att det är lätt att välja rätt till resan/transporten. När det gäller kollektivtrafiken är det svårt för denna att konkurrera med bilen och det måste arbetas med på flera olika plan. Det skulle därför vara bra att tydliggöra vikten av att uppnå en bra resandekvot gentemot bilen. Detta bör resultera i att restidskvoten inte överstiger 1,5. Det skulle också vara möjligt att ytterligare betona vikten av att arbeta för snabbare, tätare samt mer attraktiva och pålitliga resealternativ.

Avslutningsvis instämmer kontoret i att samarbete och samverkan är viktiga förutsättningar för att nå målen. Samverkan behöver ske inte bara inom det offentliga utan

även tillsammans med den privata sektorn, med satsningar som marknaden kan möta. Kontoret instämmer också i att det är flera väsentliga faktorer som inte ligger inom regionens rådighet, exempelvis arbetet med nationella styrmedel, och att det därmed är viktigt att även driva ett påverkansarbete gentemot regering och Bryssel. Styrmedel riktade mot tjänstebilar och förmånsbilar är exempel på åtgärder som är möjliga att lyfta fram.

Kontoret förslag till beslut är att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 följande.

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

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M) och Patrik Silverudd (L), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret konstaterar att klimatfärdplanen är kopplad till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 och ska visa vilka insatser som behöver göras för att nå klimatmålen enligt RUFS.

Kontoret har tidigare yttrat sig över samrådsversionen av RUFS, och kommer även yttra sig över utställningsversionen. Flera av de synpunkter kontoret framför i dessa remissvar är även relevanta för klimatfärdplanen.

Övergripande inriktning och mål

Trafikkontoret välkomnar förslaget till klimatfärdplan och instämmer i betydelsen av att åtgärder vidtas som möjliggör en övergång till ett fossilfritt, utsläppssnålt och klimattåligt samhälle.

En av de centrala utmaningar som framhåvs i RUFS 2050 är hur Stockholms län ska växa och samtidigt minska klimatpåverkan. Färdplanen konstaterar att denna utmaning gäller i allra högsta grad för transportsektorn. Det är en analys som trafikkontoret delar. I remissen av Stockholms stads Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 konstaterades på samma sätt att målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Bakgrunden till remissen var kommunfullmäktiges beslut år 2015 att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040, dvs tidigare än färdplanens 2050.

I klimatfärdplanen upprepas de delmål som anges i RUFS 2050 som ska stödja en minskning av de direkta utsläppen. Ett sådant är målet om en minskning av den totala energianvändningen i Stockholmsregionen. Trafikkontoret vill uppmärksamma vikten av att mål i RUFS och färdplanen inte används för att hindra en totalt sett positiv utveckling i riket och regionen. Målet om en maximal total energianvändning riskerar att få effekten att fler personer eller företag i regionen försvårar måluppfyllelsen. För att målet bättre ska stödja regionens tillväxt och bidra till minskad energianvändning i landet som helhet bör det övervägas om det kan omformuleras till ett per capita mål för energianvändning.

Andra delmål som upprepas är de siffersatta målen för t ex färdmedelsandelar. Dessa är inte helt oproblematiska.

Generellt gäller för andelsmål att de, beroende på hur de formuleras, riskerar leda till

suboptimeringar och att oönskade effekter kan uppstå om olika angelägna insatser motverkar varandra. Cykelandelsmålet skulle t ex kunna uppnås genom att försämra eller fördyra kollektivtrafiken vilket inte är önskvärt.

Det är således viktigt att klargöra om de sifferatta delmålen i Färdplanen ska ses som något som måste uppnås eller snarare kan fungera som indikatorer där det är sannolikt att man närmar sig utsläppsmålen om indikatorerna utvecklas i rätt riktning.

Gällande målen för klimat i regionen behöver i vissa fall systemgränsen förtydligas och det behöver beskrivas vilken roll regionala klimatmål kan spela. Exempelvis bör det anges hur de mål och åtgärder som beskrivs i RUFS förhåller sig till EU:s klimatpolitik, dvs. utsläppshandelssystemet (ETS) och ländernas kvotfördelning i den icke handlande sektorn. Utan sådana analyser riskerar mål och åtgärder att leda fel.

En illustration är att det kan framstå som positivt om tillverkningsindustri flyttar bort från länet, även om den skulle ersättas av mer klimatpåverkande produktion någon annanstans, om systemgränsen för klimatutsläpp sätts vid länets gräns.

När det gäller flygets klimatpåverkan konstateras att även flyget inom EU lyder under ett utsläppshandelssystem, och därigenom såvitt kontoret förstår klimatpåverkan av start och landningar från länets flygplatser, och effekten av ett ökat utlandsresande, åtminstone inom EU. Samtidigt föreslås flyget omfattas av den minskning av transportsektorns totala utsläpp i regionen som föreslås i färdplanen. Kontoret anser att denna problematik bör klargöras i färdplanen.

Kontoret anser också att färdplanens funktion i vissa avseenden inte är helt tydlig, vilket påverkar möjligheterna att använda dokumentet i praktisk planering. En illustration av detta är att det som beskrivs som vägvalsfrågor inte innehåller någon beskrivning av tänkbara alternativa handlingsvägar och konsekvenserna av sådana.

Transportsektorn

Färdplanen konstaterar att länets trafiksystem redan idag har många styrkor och potentialer i form av bland annat en omfattande kollektivtrafik och ett relativt lågt bilinnehav, samt relativt bra väg- och cykelnät. Den kraftiga befolknings- och ekonomiska tillväxten i länet sätter dock press på dagens och morgondagens trafiksystem.

Trafikkontoret instämmer i att effektivare och minskade transporter, effektivare och renare fordon, samt en utfasning av fossila drivmedel är avgörande för att nå målen. Kontoret konstaterar vidare att satsningar som leder till ett ökat kollektivtrafikresande och fler fotgängare och cyklister är i linje med inriktningen i Stockholms stads framkomlighetsstrategi från år 2012, och de planer som antagits utifrån strategin.

I avsnittet om transportsektorn redovisas i tabell 2 och 3 en bedömning av målbidrag från olika vägval och tillhörande verktyg. Kontoret anser att de vägval som har störst potential för minskad klimatpåverkan är de som gäller förnybara drivmedel och elektrifiering. Även utökad kollektiv- och cykeltrafik har en viktig roll, inte minst för att möjliggöra en anpassning till ett framtida minskat bilresande. Detta bör återspeglas i relation till några av de andra bedömda potentialerna. Det är till exempel inte troligt att miljözoner har en potential att ge lika stora bidrag till minskad klimatpåverkan i hela regionen då det sannolikt i praktiken kommer röra sig om relativt små geografiska områden. Även effekter av olika slags mobilitetstjänster synes högt skattade i sammanhanget.

Trängselskatten i Stockholm syftar i grunden främst till ökad framkomlighet genom minskad trängsel. Genom att den bidrar till minskad trafik där den tas ut förbättrar den även miljön. Skatten är dock inte i första hand utformad med syfte att vara ett styrmedel för minskad klimatpåverkan, och det bör därför diskuteras i vilken omfattning den framgent kan och bör hanteras som ett sådant.

I färdplanen konstateras att bilen förblir nödvändig i de halvcentrala och yttre länsdelarna. Kontoret konstaterar att det finns potential för att en ansemlig del av resorna åtminstone i de halvcentrala länsdelarna bör kunna ske med andra färdmedel än bil. Samtidigt kommer bilen fortsatt fylla en funktion även i de centrala delarna av regionen för

vissa typer av ärenden och tider på dygnet.

Bebyggelsestruktur och markanvändning

Trafikkontoret anser att stadsplanering och stadsbyggnad är ett av stadens viktigaste verktyg för att minska klimatpåverkan, och instämmer i att utvecklingen av och planeringen för framtida bebyggelsestruktur är centralt för att nå målen om minskad klimatpåverkan. Staden planerar därför för bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafik och prioriterar upp gång, cykel och kollektivtrafik i gaturummet.

Det finns en tydlig målkonflikt mellan å ena sidan regionförstoring och å andra sidan klimatpåverkan och mål om minskade skadeverkningar från biltrafiken. Fokus för arbetet framåt blir mindre tydligt av att denna målkonflikt inte tillräckligt hanteras i RUFS eller färdplanen.

Vad gäller inriktningen mot en flerkärnig utveckling vill kontoret framhålla att trots att idén om att utveckla regionala stadskärnor har funnits med i flera regionplaner är dessa ännu långt ifrån att förverkligas. Efterfrågan på bostäder och kommersiella fastigheter har fortsatt vara högst i regioncentrum. Flera av de tänkta kärnorna är geografiskt utspridda och ibland kluvna av naturreservat. De har idag mycket externhandel och stora parkeringsytor. Detta varken kan eller bör vara en regional kärnas funktion. För att en kärna ska få verklig tyngd behöver den också vara relativt stor både vad avser befolknings- och arbetsplatsmängd.

Ur ett klimatperspektiv är det bäst att bo tätt. Det skiljer mer än en faktor två i bilresande mellan boende i kärnan och i förortskommuner. Om biltrafikarbetet i landet ska minska bör befolkningen koncentreras till centralorter, och allra helst till stora centralorter som t ex regionkärnan i Stockholms län. Viljan att bo i hela regionen nära naturen är därför inte förenlig med önskan om att samtidigt minska det ekologiska och klimatomfattiga fotavtrycket.

För att klimatomål ska kunna nås krävs således en rumslik struktur där den stora tillväxten sker i regionkärnan så att efterfrågan på bilresande minskar. Trafikkontoret anser därför att regionens aktörer bör planera utifrån en stark tillväxt i regioncentrum.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 22 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder anser det positivt med klimatfärdplanens långsiktiga strategi för att nå nettonollutsläppsmålet i länet. Bolaget anser att planen är väl genomarbetad och positiva till avsnittet om bebyggelsesektorn. Bolaget har inga synpunkter eller att något att tillföra ytterligare. Bolaget arbetar fortlopande enligt de vägval som föreslås för bebyggelsesektorn med bl.a. energieffektivisering av fastighetsbeståndet och smarta styrsystem (*bilaga 1*).

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget anser att planen är välgjord och att den omfattar de mest betydande områdena som bolaget arbetar med. Bolaget ser särskilt positivt på förslaget att koppla ihop länets olika fjärrvärmenät för att kunna undvika spetslastinsatser, vilket också kan bidra till att minska utsläppen av klimatpåverkande växthusgaser (*bilaga 2*).

AB Stockholms hems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget ser att klimatfärdplanen är ett viktigt verktyg för klimatarbetet i länet och är positivt till dess innehåll. Bolaget arbetar fortlopande med de vägval som presenteras i avsnittet för bebyggelsesektorn, vilket bl.a. innefattar energieffektivisering av fastigheter. Klimatfärdplanen stämmer också väl överens med Stockholms stads miljöprogram 2016-2019. Bolaget har därmed inget att erinra eller ytterligare tillägga kring planens föreslagna

åtgärder (*bilaga 3*).

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamn ser positivt på förslaget till klimatfärdplan och vill framhålla vikten av att planen samordnas med övrigt klimatarbete inom länet. Stockholms Hamn instämmer i de vägval som presenteras för bebyggelsesektorn, som t.ex. energieffektivisering.

Klimatfärdplanen beskriver på ett bra sätt de utmaningar och den omställning som krävs för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Stockholms Hamn verkar för att långväga gods i allt större utsträckning ska tas in till Stockholmsregionen via sjöfart, för att på så sätt avlasta landtransporterna och därmed minska utsläppen. Den hamninfrastruktur som utvecklas kommer vara en viktig del i att få till stånd en sådan överflyttning. Regional väg- och järnvägsinfrastruktur och logistik- och omlastningscentra är viktiga och här fyller det regionala perspektivet i RUF 2050 och klimatfärdplanen en viktig funktion.

I ett eget avsnitt beskrivs sjöfarten och behovet av att minska dess utsläpp. Stockholms Hamn redovisar sedan flera år de utsläpp som fartygen ger upphov till inom bolagets hamnområden. När det gäller miljöaspekter som är kopplade till sjöfarten, som utsläpp av koldioxid samt svavel- och kväveoxider, har den internationella lagstiftningen skärpts. Det innebär att sjöfartens miljöpåverkan minskar. Den 1 januari 2015 infördes kraftigt skärpta regler för utsläpp av svavel i Östersjön och från 1 januari 2021 skärps reglerna för nya fartyg även vad gäller kväveoxider. Sjöfarten är internationell. Därför är lagstiftning och regelverk på internationell nivå att föredra mot att regional nivå, för att inte skapa konkurrenssnedvridningar mellan länder eller regioner.

Stockholms Hamn arbetar med olika incitament för att möjliggöra för sjöfartsnäringen att själva minska sin miljöpåverkan. Klimatfärdplanen föreslår att hela sjöfartssektorn ska bli ett regionalt utvecklingsområde inom ramen för färdplansarbetet. Bolaget välkomnar att ett fokus läggs på sjöfarten, men föreslår att inriktningen främst bör vara att utveckla sjöfarten och bidra till ett mer transporteffektivt samhälle genom överflyttning av gods från land till sjö (*bilaga 4*).

AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

En viktig förutsättning för att möjliggöra klimatfärdplanen är en väl utbyggd fiberbaserad IT-infrastruktur i hela regionen. Tillgång till fiberinfrastruktur möjliggör trafik- och logistikoptimering, arbete och utbildning från valfri plats, energi- och miljöoptimering och andra miljösmarta tjänster.

Bolaget ser att tillgången till fiber behöver planeras och säkras så att offentliga aktörers olika verksamheter kan nyttja smarta lösningar som minimerar behovet av fossila bränslen, t.ex. för att möjliggöra den kommunikation som behövs för självkörande fordon. Stokab anser att det är olyckligt att vikten och betydelsen av den digitala infrastrukturen saknas och att klimatfärdplanen därför bör kompletteras i detta avseende (*bilaga 5*).

Stockholm Stads Parkerings AB:s (Stockholm Parkering) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Klimatfärdplanens ambition är att länets befolkning ska cykla i större utsträckning. Bolaget anser att såväl infartsparkering och cykelparkering kan bidra till en minskad miljöpåverkan och minskad trängsel i trafiken. Bolaget genomför redan idag en stor utbyggnad av laddningsinfrastrukturen på det sätt som färdplanen föreslår. Bolagets anläggningar medverkar också till att förbättra stadsmiljön genom att avlasta gatunätet från söktrafik och parkerade fordon. Bolaget har också ett samarbete med bilpoolsföretag som bidrar till en klimatsmart och tålig stad.

Medborgarnas incitament att agera miljövänligt bör kunna stärkas om byten från bil till kollektiva färdmedel underlättas, eller om möjligheter skapas för säker och trygg cykelparkering. Bolaget har börjat driva sitt första rena cykelgarage och erfarenheterna från

detta, visar att det är långt till dess att cykelgarage kan byggas och drivas på kommersiella grunder. I detta ser bolaget att trängselskatten skulle kunna vara med och bidra till den finansiering som behövs (*bilaga 6*).

Stockholm Globe Arena Fastigheter AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse: SGA Fastigheter anser att de utpekade regionala omställningsinsatserna är fullt tillräckliga både i ett initialt skede och på sikt. Bolaget bedömer att det kan vara med och bidra till genomförandet inom de områden som berör dess verksamhet (*bilaga 7*).

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stads (Fortum Värme) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Fortum Värme ställer sig fullt ut bakom ansatsen att ta ett helhetsperspektiv på energi-och miljöfrågorna och att uppmuntra till samverkan mellan olika aktörer i samhället. Klimatfärdplanen belyser på ett bra sätt fjärrvärmens potential till att bidra i samhällsutvecklingen. Det är positivt att återvunnen energi diskuteras parallellt med förnybar energi. Fortum Värme tycker att det är mycket bra att även de växthusgasutsläpp som orsakas av konsumtionen uppmärksammas, trots att dessa utsläpp är svåra att mäta i praktiken.

Vad gäller specifika frågor ser bolaget bl.a. att det bör vara kostnadseffektiviteten som ska avgöra om nybyggda hus ska producera mer energi än de använder. Bolaget ser också att fjärrvärmens kan användas för energilagring och att alternativet att lagra kol i berggrund bör jämföras mot att återanvända kolet i samhället och industrin. Vid avskiljning och lagring av kol vid eldning av biobränslen skapas negativa utsläpp. Vidare ser bolaget att nordeuropeisk elmix bör användas som referens istället för nordisk elmix, eftersom utbyteskapaciteten i regionen ökar i och med att fler ledningar byggs mot och inom kontinenten. Det bör också läggas till ett resonemang om att styrbar biokraft är ett nödvändigt komplement till den väderberoende sol- och vindkraften, och att problematiken kring plast i avfallet är en fråga för samhället i stort (*bilaga 8*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen konstaterar att Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen svarar bra mot stadens egna ambitioner om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Koncernledningen ser positivt på färdplanens syfte att Stockholmsregionen ska minska sin klimatpåverkan till nettonollutsläpp år 2045, samtidigt som den växer.

Regionens utmaningar är stora med de bostäder och infrastruktur som planeras. I sammanhanget lyfter Stockholms Hamn fram att klimatfärdplanen fyller en viktig funktion för att möjliggöra den väg- och järnvägsinfrastruktur som behövs, och att fokus vad gäller sjötransporter bör vara att flytta transporterna från land till sjöväg. I detta ser koncernledningen att det också bör säkerställas att klimatfärdplanen hanterar ett kommande behov av ökat resande och transporter inom regionen.

När det gäller flygets klimatpåverkan, ser koncernledningen att det är viktigt att slå vakt om Stockholmsregions konkurrenskraft och möjlighet att vara tillväxtmotor för hela landet. Klimatfärdplanen bör därför säkerställa att flygets påverkan hanteras i ett större perspektiv, som också tar hänsyn till EU:s utsläppshandelssystem. Vad gäller sjöfarten påpekar Stockholms Hamn att den också är internationell och att världsomspännande regler är bättre än regionala för att motverka konkurrenssnedvridning mellan länder, vilket koncernledningen instämmer i.

Koncernledningen anser, vilket Stockholms Parkering också poängterar, att såväl infartsparkering som cykelparkering kan bidra till både minskad miljöpåverkan och minskad trängsel i trafiken, och att frågan om hur dessa ska finansieras också bör belysas ur ett regionalt perspektiv. Vidare ser koncernledningen, liksom Stokab, att betydelsen av den digitala infrastrukturen bör lyftas in i färdplanen.

Fortum Värme lyfter fram att klimatfärdplanen på ett bra sätt belyser fjärrvärmens

potential till att bidra i samhällsutvecklingen. Vidare ser koncernledningen tillsammans med bolaget att det är positivt att planen skiljer ut återvunnen energi och förnybar energi, eftersom det möjliggör att åtgärderna optimeras inom de olika energislagen för bästa klimatpåverkan.

Med beaktande av framförda synpunkter ser koncernledningen att förslaget till Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen kan stödja de ambitioner och handlingsplaner som är utarbetade inom Stockholms stad. För mer utförliga och kompletterande kommentarer hänvisar koncernledningen till bolagens remissvar.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Sabine Pettersson (L) enligt följande.

att nämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar att landstinget tagit fram en strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete samt genomförandet av RUFS 2050. Regionens klimatmål bygger på de globala och europeiska riktlinjerna där visionen om att regionen år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären går hand i hand med de nationella målen. Detta är viktigt att betona i det hårda arbete som kommer att krävas för Stockholmsregionen att bidra till de globala utsläppsreduktioner som behövs. Ett förverkligande av visionen kräver långsiktighet och ska konsekvent eftersträva de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Ambitiösa och mätbara mål tillsammans med delaktighet hos regionens aktörer är viktiga kombinationer för att färdplanen ska få genomslagskraft. Vi inser samtidigt att samordning och regionalisering av nationella och enskilda satsningar inte är någon enkel uppgift. Vi tycker dock att landstinget har rätt ambition med att involvera många sektorer som bygg, transport, industri samt jord- och skogsbruk. Den pågående remissrundan blir förhoppningsvis ett bra tillskott och värdemätare på hur arbetet fortskrider.

Vi vill liksom miljöförvaltningen betona vikten av att färdplanen och RUFS 2050 föreslår åtgärder och genomför analyser som går i samma riktning. Miljöförvaltningen uppmärksammar bland annat att vad gäller regionens flygkapacitet att så inte är fallet. Flygkapaciteten, med Arlanda som nav, kommer att behöva öka för länet och inte som Klimatfärdplanen ger uttryck för att vara tillräcklig för en överskådlig framtid.

Miljöförvaltningens kritik är i många fall välgrundade, inte minst i delar där färdplanen saknar förslag i form av hur nationella hindrande regler ska kunna ändras eller vilka målkonflikter som kan finnas. Delar av förvaltningens kritik av mål och scenarier andas dock väl mycket pessimism där vad som är möjligt här och nu får för mycket fokus. Vad framtiden ger oss i form av fossilfria, smarta, kostnadseffektiva, förenklade och energieffektiva lösningar inom exempelvis bygg och transport kan vi idag inte veta.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (alla MP), Måns Lönnroth m.fl. (alla S) och Mia Lundquist (V) enligt följande.

Energieffektivisering är en fundamental del av klimatarbetet. Om man inte bedriver ett aktivt energieffektiviseringsarbete, så blir klimatarbetet betydligt svårare, och risken ökar att man missar målen för minskade klimatutsläpp. Detta återspeglar sig i EU:s ambition om 30 procent minskad absolut energianvändning till 2030, vilket också bekräftats i den blocköverskridande nationella energioverenskommelsen i Sverige. Det är därför fullt rimligt att Stockholms län, och Stockholms stad också har mål för energieffektivisering, som en del av det övergripande arbetet för minskade klimatutsläpp. Exakt vilken nivå dessa mål ska ligga på, i relation till en ökande befolkning, är en fråga som både staden och länet bör jobba vidare med att utveckla. Stockholm har mycket goda förutsättningar att ställa, och nå, höga mål på området.

Att minska utsläppen från konsumtionen är nästa stora viktiga steg i klimatarbetet. I FN:s 2030-mål är hållbar produktion och konsumtion ett av de 17 övergripande målen. Vi anser att

RUFS:ens mål, att utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras till 2030, är bra. Att metodiken på området inte är perfekt ännu, är inte en ursäkt för att inte påbörja detta viktiga arbete. Med bästa tillgängliga metodik så kan man trots allt börja mäta och följa trender, och samtidigt utarbeta och tillämpa de åtgärder som har effekt. Det är t.ex. viktigt att få en överblick över var våra stora konsumtionsutsläpp ligger för att få med alla Stockholms invånare i detta arbete. Successivt kan både statistik och metoder förbättras.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden beslutar att som svar på remissen anför följande:

Vi välkomnar att landstinget tagit fram en strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete samt genomförandet av RUFS 2050. Regionens klimatmål bygger på de globala och europeiska riktlinjerna där visionen om att regionen år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären går hand i hand med de nationella målen. Detta är viktigt att betona i det hårda arbete som kommer att krävas för Stockholmsregionen att bidra till de globala utsläppsreduktioner som behövs. Ett förverkligande av visionen kräver långsiktighet och ska konsekvent eftersträva de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Ambitiösa och mätbara mål tillsammans med delaktighet hos regionens aktörer är viktiga kombinationer för att färdplanen ska få genomslagskraft. Vi inser samtidigt att samordning och regionalisering av nationella och enskilda satsningar inte är någon enkel uppgift. Vi tycker dock att landstinget har rätt ambition med att involvera många sektorer som bygg, transport, industri samt jord- och skogsbruk. Den pågående remissrundan blir förhoppningsvis ett bra tillskott och värdemätare på hur arbetet fortskrider.

Vi vill betona vikten av att färdplanen och RUFS 2050 föreslår åtgärder och genomför analyser som går i samma riktning. Så är inte fallet när det gäller bland annat regionens flygkapacitet. Flygkapaciteten, med Arlanda som nav, kommer att behöva öka för länet och inte som Klimatfärdplanen ger uttryck för att vara tillräcklig för en överskådlig framtid.

Vi konstaterar att det finns delar där färdplanen saknar förslag i form av hur nationella hindrande regler ska kunna ändras eller vilka målkonflikter som kan finnas. Dock vill vi inte vara alltför pessimistiska kring vad som är möjligt att göra här och nu. Vad framtiden ger oss i form av fossilfria, smarta, kostnadseffektiva, förenklade och energieffektiva lösningar inom exempelvis bygg och transport kan vi idag inte veta och bör inte heller låtsas att så vore fallet.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) enligt följande.

Att nämnden delvis godkänner kontorets förslag till beslut och anför därutöver följande:

Vi välkomnar att landstinget tagit fram en strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete samt genomförandet av RUFS 2050. Regionens klimatmål bygger på de globala och europeiska riktlinjerna där visionen om att regionen år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären går hand i hand med de nationella målen. Detta är viktigt att betona i det hårda arbete som kommer att krävas för Stockholmsregionen att bidra till de globala utsläppsreduktioner som behövs. Ett förverkligande av visionen kräver långsiktighet och ska konsekvent eftersträva de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Ambitiösa och mätbara mål tillsammans med delaktighet hos regionens aktörer är viktiga kombinationer för att färdplanen ska få genomslagskraft. Vi inser samtidigt att samordning och regionalisering av nationella och enskilda satsningar inte är någon enkel uppgift. Vi tycker dock att landstinget har rätt ambition med att involvera många sektorer som bygg, transport, industri samt jord- och skogsbruk. Den pågående remissrundan blir förhoppningsvis ett bra tillskott och värdemätare på hur arbetet fortskrider.

Vi vill betona vikten av att färdplanen och RUFS 2050 föreslår åtgärder och genomför analyser som går i samma riktning. Vi vill uppmärksamma bland annat att vad gäller regionens flygkapacitet att så inte är fallet. Flygkapaciteten, med Arlanda som nav, kommer att behöva öka för länet och inte som Klimatfärdplanen ger uttryck för att minska eller vara tillräcklig för en överskådlig framtid.

Trafikkontoret uppmärksammar även väl vikten av att mål i RUFS och färdplanen inte används för att hindra en totalt sett positiv utveckling i riket och regionen. Kontorets kritik är i många fall välgrundade, inte minst i delar där färdplanen saknar förslag i form av hur nationella hindrande regler ska kunna ändras eller vilka målkonflikter som kan finnas. Vad framtiden ger oss i form av fossilfria, smarta, kostnadseffektiva, förenklade och energieffektiva lösningar inom exempelvis bygg och transport kan vi idag inte veta och bör inte heller låtsas att så vore fallet.