



PM 2008:143 RIII (Dnr 303-815/2008)

## Klimatberedningens slutbetänkande "Svensk klimatpolitik" (SOU 2008:24)

Remiss från Miljödepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Miljödepartementet överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Stockholms stad har som en av 14 kommuner fått Klimatberedningens slutbetänkande "Svensk klimatpolitik" (SOU 2008:24) på remiss. Sammanfattningen biläggs och betänkandet i sin helhet finns tillgängligt på [www.regeringen.se/sb/d/10119/a/99694](http://www.regeringen.se/sb/d/10119/a/99694). Remissvaret ska vara Miljödepartementet tillhanda senast 18 juni 2008. Staden har medgett ett visst uppskov med att komma in med svaret.

### Föreslagna klimatmål

Klimatberedningen föreslår att målet delas upp i ett nytt temperaturmål och ett ändrat koncentrationsmål som härleds från temperaturmålet. Utsläppsmålet 2008–2012 om 4 procents minskning föreslås vara oförändrat.

Till år 2020 föreslås ett nytt utsläppsmål om 35 procents minskning.

"Sverige ska fortsätta vara pådrivande för omfattande minskningar av de globala växthusgasutsläppen samt för att EU:s minskningsmål till år 2020 jämfört med år 1990 därmed ska bli 30 procent." Enligt beredningens beräkningar motsvarar detta en utsläppsminskning för Sverige på ca 35 procent.

Inriktningen är att utsläppen av växthusgaser för Sverige år 2050 bör vara minst 75–90 procent lägre än år 1990 samt 100 procent lägre till 2100.

Målen bör omprövas i takt med omvärldsförändringar som får inverkan på formuleringar, beräkningar och framtida utfall.

Beredningens förslag till handlingsplan omfattar åtgärdsområdena:

- Förstärkning av tvärsektoriella åtgärder och styrmedel.
- En EU-gemensam sänkning av utsläppstaket för de verksamheter som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.
- Reduktioner av utsläpp för verksamheter som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.
- Insatser internationellt.

### Tvärsektoriella åtgärder och styrmedel

Beredningen lägger förslag om forskning och teknikutveckling, energieffektivisering samt investeringsprogram. Ny teknologi är mycket viktig särskilt för de mycket långtgående utsläppsminskningar som fordras på längre sikt. Det krävs forskning och utveckling och politik som skapar förutsättning för marknader för kommersialisering

av dessa teknologier. Beredningen föreslår förutom ett nytt forskningsprogram bl.a. teknikupphandling och offentlig upphandling samt investeringsstöd för genombrotts-tekniker.

Det finns en betydande potential för energieffektivisering i olika delar av samhället och därmed är också energieffektivisering är en viktig åtgärd för att nå långtgående klimatmål. Beredningen föreslår att styrmedlen för energieffektivisering vidareutvecklas samt starkare samordning av energieffektiviseringsarbetet. Beredningen anser att fortsatta investeringsstöd för särskilt utvalda åtgärder är betydelsefulla när de bidrar till att överbrygga hinder, som gör att verkningsfulla klimatåtgärder annars inte genomförs samt att investeringsstöd kan understödja klimatarbetet på lokal och regional nivå. Beredningen föreslår utvecklings- och investeringsprogram i form av Klimatinvesteringsbidrag för specifikt utvalda åtgärder och sektorer, där andra styrmedel är svaga och där insatserna har stor betydelse för att minska växthusgasutsläppen.

#### Verksamheter som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter så som transporter och samhällsplanering

Beredningen anser att beslut om investeringar i infrastruktur bör riktas mot att skapa goda förutsättningar för en utveckling mot allt energieffektivare och koldioxidsnålare transportsystem.

Beredningen anser även att strävan att minimera växthusgasutsläpp bör genomsyra samhällsplaneringen och föreslår att planer ska bidra till minskade koldioxidutsläpp genom att plan- och bygglagen/Miljöbalken omformas så att det vid varje upprättande av plan, eller revidering av sådan, ska ställas krav på att redovisa hur planen bidrar till minskade koldioxidutsläpp genom att transportbehov och energianvändning minimeras. Vidare föreslås att Länsstyrelsen bör när det gäller utsläpp av växthusgas, på samma sätt som gäller för hälsa och säkerhet, ges möjlighet att ändra en plan som inte uppfyller kriterierna i lagstiftningen. Länsstyrelsen föreslås även ges en starkare roll för samordning av samhälls- och transportplanering mellan kommuner samt att Länsstyrelsen ska ha ett tydligt mandat att initiera och driva samordningsfrågor.

Beredningen anser att priset på bensin och diesel behöver bli högre för att det svenska klimatmålet till 2020 ska kunna nås. Beredningen föreslår höjd drivmedelskatt, översyn av reseavdraget, kilometerskatt för tunga lastbilstransporter samt att de kommuner/regioner som så önskar ska ges möjlighet att införa trängselskatter och få besluta om hur intäkterna ska användas.

Beredningen är av uppfattningen att Sverige har ansvar för att bidra till bättre globala förutsättningar för framställning och användning av biodrivmedel med hög klimatnytta (resurs- och energieffektivitet), låg påverkan på biologisk mångfald och på markanvändning samtidigt som även andra målkonflikter lindras. Beredningen föreslår bl.a. att särskilda stöd bör avsättas för den fortsatta utvecklingen av biogasdrift. Beredningen föreslår olika åtgärder för att stimulera utvecklingen av effektivare vägfordon och arbetsmaskiner så att de kan bidra till minskningen av koldioxidutsläppen.

#### Industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, avfall, bostäder och lokaler

Det finns en potential för ytterligare åtgärder i industrier som inte ingår i EU:s utsläppshandelssystem. Beredningen föreslår därför bl.a. styrmedel för energieffektivisering för dessa industrier. Förslagen kommer att läggas fram av Energieffektiviseringsutredningen.

Vidare föreslås styrmedel som främjar att det byggs energisnåla hus vid nybyggnation och att åtgärder för energieffektivisering genomförs vid renovering. Beredningen anser att styrmedlen för energieffektivisering behöver skärpas.

Styrmedlen på avfallsområdet behöver utformas så att de i ännu högre grad stimulerar till minskade utsläpp av växthusgaser genom minskade avfallsmängder och ökad återvinning. Beredningen föreslår att särskilda stöd bör avsättas till anläggningar för produktion, uppgradering och distribution av biogas från organiskt avfall.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, SISAB, AB Svenska Bostäder och Fortum. Exploateringskontoret och trafikkontoret har avgett ett gemensamt tjänsteutlåtande. SISAB har svarat med ett kontorsyttrande. AB Svenska Bostäder och Fortum har avstått från att svara på remissen.

*Stadsledningskontoret* anser att Klimatberedningens förslag till nivå och utformning av det nationella målet till år 2020, förslag till övergripande mål i miljökvalitetsmål *Begränsad klimatpåverkan* samt att de föreslagna inriktningsmålen för 2050 och till seklets slut är rimliga. Kontoret anser att de föreslagna åtgärder som beskrivs i handlingsplanen är bra men bristfälliga gällande kommunernas roll i det fortsatta viktiga arbetet med att minska växthusgasutsläppen i Sverige. Vad gäller fortsatta investeringsprogram och bidrag till hållbara städer anser stadsledningskontoret att dessa bör fortsätta. Satsningen på Hållbara Städer står inte i relation till de inriktningsmål och mål som beredningen har förslagit i sitt betänkande. Som jämförelse kan nämnas att satsningen på Klimp under 2008 var drygt 390 miljoner kronor. Kontoret framhåller avseende de konsekvenser ett förändrat klimat kan innebära att de samlade resurserna som kommer att avsättas bör koncentreras till de områden där sårbarheterna och kostnaderna kommer att vara som störst samt att det sker en kontinuerlig revidering av fördelningsprinciperna utifrån ett klimatutvecklingsperspektiv. Stadsledningskontoret betonar vikten av att klimatförändringarna måste bäras av alla, lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

*Exploateringsnämnden* och *trafik- och renhållningsnämnden* anser att föreslagen avgränsning för statliga bidrag är för smal. Nämnderna ser hellre att de statliga stöden till kommunala åtgärder genom klimatprogram bibehålls och vidareutvecklas. De två sektorer som står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser är transporter och energi till bostäder. Detta bör också avspeglas i avgränsningen av åtgärdsområden vilket nämnderna inte anser är fallet. De anser vidare att det inte behövs några särskilda krav rörande klimatkonsekvensanalyser till detaljplaner. Nämnderna är också kritiska till förslaget att länsstyrelsen ska kunna upphäva kommunala planer.

*Fastighetsnämnden* anser att det är viktigt att utforma styrmedel, lagar, krav och standarder samt investeringsstöd enligt förslaget i beredningens remiss på sådant sätt att syftet inte går förlorat. Ett exempel på där lagstiftningen inte säkert kommer att uppfylla sitt syfte är lagen om energideklarationer som ska verka för att energianvändningen och därmed utsläpp av växthusgaser minskar. I lagstiftningen finns inget krav på att deklareranten fysiskt behöver besiktiga byggnaden utan det räcker med att analysera energistatistik och generellt föreslå energieffektiva åtgärder utan att åka ut på plats. Risken är att detta blir en pappersprodukt som inte fastighetsägaren kommer att ha någon nytta av om denne i ett senare skede vill genomföra energieffektiva åtgärder.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* tillstyrker förslaget på 35 procents minskning till 2020. Klimatberedningen har emellertid inte redovisat vilken formell status de föreslagna klimatmålen kommer att ha. Inte heller anges hur de nationella målen ska

omformas till regionala eller lokala mål. Klimatpolitiken måste präglas av ett globalt synsätt. Att delvis utnyttja flexibla mekanismer och att vissa åtgärder även utanför nationsgränsen ska kunna tillgodoräknas är positivt. En brist i betänkandet är avsaknaden av analys och slutsatser när det gäller energipolitiken.

*Stadsbyggnadsnämnden* anser att Klimatberedningens förslag till övergripande mål i miljö kvalitetsmål Begränsad klimatpåverkan är rimliga. Den fysiska planeringen är av strategisk betydelse för att långsiktigt minska samhällets resurs- och energiförbrukning och kan lägga grunden för långtgående utsläppsminskningar. Beredningens förslag att alla planer ska redovisa hur planen bidrar till minskade koldioxidutsläpp genom att transportbehov och energianvändning minimeras, bör dock endast gälla översiktsplaner och vid fördjupning av översiktsplaner. Detaljplaner bör undantas från kravet eftersom det inte är möjligt att utläsa klimatpåverkan på den nivån. Vid aktualitetsprövning av översiktsplanen kan summan av alla detaljplaners klimatpåverkan bedömas. Förslaget att länsstyrelsen ska ha möjligheter att upphäva kommunala planer som inte uppfyller utsläppskriterierna, blir då inte aktuellt.

Användningen av energi i bostäder och lokaler utgör en stor del av den totala energianvändningen. Det är därför rimligt att kraven på energieffektivitet och energihushållning skärps för både nyproduktion och vid ombyggnader.

*SISAB* påpekar att beredningens förslag om krav på energihushållning vid ombyggnation är av stor vikt då fastighetsbeståndet från 50- och 60-talen är föremål för omfattade reparationer av tekniska system etc. Om inte krav framställs riskerar en stor möjlighet i detta avseende gå förlorad för uppsatta mål. Olika former av ekonomiska incitament kommer att behöva definieras i syfte att öka fastighetsägares styrning till att prioritera åtgärder.

#### *Mina synpunkter*

Klimatförändringarna är en av mänsklighetens stora miljömässiga, politiska och ekonomiska utmaningar. Klimatberedningens höga ambitioner är angelägna. Att de klimatpolitiska målen måste anpassas efter ny kunskap och nya forskningsrön, vilket påpekas av Klimatberedningen, är viktigt att lyfta fram. Klimatpolitiken måste ha en bred vetenskaplig förankring. Förslaget på 35 procents minskning till 2020 tillstyrks. Klimatberedningen har emellertid inte redovisat vilken formell status de föreslagna klimatmålen kommer att ha. Inte heller anges hur de nationella målen ska omformas till regionala eller lokala mål.

EU har en viktig uppgift att gå före i det internationella klimatarbetet och att Sverige ska verka pådrivande gentemot EU. Samtidigt ska Sveriges ambitionsnivåer avseende inhemska åtgärder analyseras så att inte den svenska konkurrenskraften hotas vilket skulle vara kontraproduktivt i vår strävan att visa att tillväxt och minskad klimatpåverkan går att förena.

Konkreta insatser inom en nation eller region eller en kommun måste också alltid vägas mot risken att företag och deras produktion flyttar utomlands och på så sätt förskönar de inhemska siffrorna medan den totala utsläppsmängden är lika stor eller större. Därför måste klimatpolitiken präglas av ett globalt synsätt. Att delvis utnyttja flexibla mekanismer och att vissa åtgärder även utanför nationsgränsen ska kunna tillgodoräknas är positivt. Detta betyder inte att vi inte ska arbeta på hemmaplan utan det handlar om att se till helheten. Kyotomodellen är etablerad internationellt och för att åstadkomma en enhetlighet är det viktigt att Sverige eller Stockholm inte på egen hand avviker från denna.

Det är viktigt att komma ihåg att Sveriges andel 0,2 procent av de globala växthusgasutsläppen, innebär att vår roll handlar om att statuera goda exempel, finna föredömliga lösningar inom miljö- och energiteknikområdet som kan exporteras till andra länder. Vid satsning på inhemsk teknikutveckling kan det också vara värdefullt

att titta på sådan teknik som kanske inte får störst avsättning inhemskt, men som har goda förutsättningar i andra delar av världen. I enlighet med detta ställer jag mig positiv till flexibla mekanismer och att åtgärder även utanför nationsgränsen ska kunna tillgodoräknas. Detta betyder inte att vi inte ska arbeta på hemmaplan utan det handlar om att se till helheten så att de mest kostnadseffektiva åtgärderna som också ger störst klimatnytta genomförs.

Världens storstäder står för en stor del av den mänskliga tillförseln av växthusgaser till atmosfären. Samtidigt har städer unika möjligheter att utnyttja stordriftsfördelar i fjärrvärme, kollektivtrafik och avfallshantering och därmed kunna minska påverkan radikalt. Stockholm har en viktig roll i att visa på goda exempel. I november 2007 antog staden ett nytt miljöprogram för 2008-2011. Miljöprogrammet kopplar till den långsiktiga visionen för Stockholms utveckling och hållbara tillväxt: Vision Stockholm 2030. Enligt beräkningar kommer Stockholm att vid denna tid ha närmre en miljon invånare. Idag ligger stockholmarens växthusgasutsläpp på cirka 4 ton koldioxidkvivalenter (CO<sub>2</sub>ekv) per capita. Ett av delmålen i miljöprogrammet är att staden ska verka för att utsläppen av växthusgaser minskar med 10 procent per stockholmare under perioden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har även fattat beslut (2007-11-20) att föreslå kommunfullmäktige ett mål om en reduktion till 3,0 ton CO<sub>2</sub>ekv per capita till 2015. En analys av detta mål ger vid handen att detta kräver att stora planerade åtgärder inom staden genomförs, exempelvis att ett nytt biobränsleeldat kraftvärmeverk byggs i Värtan och ökad utbyggnad av fjärrvärmennätet. Det förutsätter även att antagna mål i miljöprogrammet uppnås, exempelvis genom fler miljöbilar totalt sett. För att säkra måloppfyllelsen behöver staden dessutom minska utsläppen från de egna verksamheterna, exempelvis omfattande energieffektiviseringsinvesteringar i stadens egna verksamheter och byggnader. I 2008 års budget avsattes en klimatmiljard för energieffektiviseringsåtgärder i stadens egna fastigheter för de kommande tre åren. Detta beräknas minska energianvändningen i dessa byggnader med upp till 20 procent, men det kommer att krävas ytterligare energieffektiviseringsinvesteringar. Ett mål om 3,0 ton CO<sub>2</sub>ekv/capita till 2015 innebär, så som miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar, en minskning med 43 procent av utsläppen mellan 1990 och 2015. Detta är ett betydligt ambitiösare mål än det föreslagna nationella målet på 35 procent till 2020.

Att på ett hållbart sätt möta stadens utveckling och befolkningsökning på lång sikt ställer stora krav vid exploatering och planering av bostäder och arbetsplatser. Årets budget ger uppdrag till berörda nämnder att miljö- och energitekniklösningar ska utvecklas vid byggande liksom ny transportteknik. Individuell mätning för värme och varmvatten ska införas i nybyggda bostäder för att skapa incitament att minska energiförbrukningen. Två bostadsområden ska byggas med miljöprofil och för närvarande arbetar en projektgrupp inom staden med att utforma konceptet för dessa. Energisparande lösningar kommer att utgöra viktiga delar i dessa koncept. Miljöprofilsområdena kommer att utgöra fullskaliga exempel på integrerad miljö- och energiteknik och tjäna som uppföljare till Hammarby Sjöstad. Idag kommer besökare från hela världen på studiebesök till Stockholm för att inspireras och lära sig om hållbar stadsutveckling. Genom att ännu tydligare fokusera på miljöteknikföretagens lösningar i kommande projekt kan dessas exportmöjligheter öka samtidigt som Stockholms lokala initiativ kan få global påverkan genom att andra städer följer våra goda exempel.

En brist i betänkandet är avsaknaden av analys och slutsatser när det gäller energipolitiken. Även om industriländerna genomför omfattande energieffektiviseringar så kommer sannolikt det globala behovet av elektricitet i framtiden att vara större än idag. Det finns en stor potential i att på sikt låta koldioxidneutral el ersätta andra former av drivmedel. Detta gäller t.ex. i eldrivna fordon. Frågan om hur el produceras blir därför allt viktigare. Beredningen konstaterar i och för sig att den effektivaste åtgärden som Sverige kan bidra med för att minska de globala utsläppen av växthus-

gaser vore att exportera elkraft på sådant sätt att utländska koleldade värmekraftverk samtidigt kunde fasas ut. Vi delar uppfattningen att en ökad export och utbyggnad av icke fossilbaserad elproduktion skulle kunna vara ett effektivt sätt att minska utsläppen men vi saknar en konsekvensanalys av beredningens förslag. Det finns en risk att en massiv utbyggnad av biokraftverk baserade på skogsråvara kan komma i konflikt med de nationella miljömålen. Sammantaget efterlyses en bred konsekvensanalys över de olika alternativa energislagen.

Vi stöder även förslaget att flyget och sjöfarten innefattas i den handlande sektorn. När det gäller införandet av kilometerskatt för tunga fordon bör det inte bara införas så att det är förenligt med EU:s konkurrensregler, vilket står i betänkandet, utan det bör också påpekas att det endast bör införas om det kan ske utan att svensk konkurrenskraft skadas väsentligt jämfört med andra länder.

Utredningen lämnar många förslag på hur utsläppen från transporter ska minskas. Dessa utgör förvisso en stor andel av de svenska utsläppen, men ytterligare förslag avseende exempelvis energieffektiviseringar hade varit välkommet. Den stora delen fastigheter är redan byggda och därmed är det väsentligt att energieffektiviseringar i befintliga fastigheter genomförs.

Utredningen föreslår vidare en ökning med 50 procent till år 2020 av järnvägskapaciteten förutsatt att investeringarna är samhällsekonomiskt lönsamma. Jag vill betona vikten av ett helhetsperspektiv i infrastrukturfrågorna och ambitiösa mål för satsningar i spårbunden trafik inte får hindra andra angelägna investeringar. Angående förslaget att kollektivtrafikens konkurrensförmåga ska stödjas mer än idag ska påpekas att kollektivtrafiken framförallt blir konkurrenskraftig i tätbefolkade regioner medan det i glesbygd inte nödvändigtvis är en klimatvinst att subventionera kollektivtrafik om detta innebär att bussarna eller spårtrafiken körs tomma.

Förslaget om en enhetlig miljöbilsdefinition är positivt. Att stimulera en modernisering och därmed en klimat- och miljöanpassning av fordonsparken är viktigt. Idag stimuleras utvecklingen och konsumtionen av miljöbilar på olika sätt. I Stockholm är andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen närmre 20 procent. Detta beror delvis på incitament som fri boendeparkering och regeringens undantag för trängselskatter. Miljöbilsdefinitionen måste baseras på teknikneutralitet.

Satsningen på biobränslen har varit rätt och riktig. För att reda ut den etiska debatten om förnyelsebara bränslen är det angeläget att producenterna kan ge en tydlig information om produktionsförutsättningar m.m. För ett framgångsrikt arbete är det viktigt att inte bara fokusera på bränslebyte utan kombinera det med ett arbete mot bränslesnålare fordon. Stockholms stads miljöbilsdefinition är teknikneutral och inriktar sig på de utsläpp bilen genererar. Det innebär att en etanolbil som drar mycket bränsle kan falla utanför medan en liten bensinsnål bil (max 120 g CO<sub>2</sub>/km) med motor från tidigast 2005 räknas som miljöbil.

Jag stödjer förslaget att minska växthusgasutsläppen från arbetsfordon genom krav på utbildning i sparsamkörning. Detta skulle även leda till minskade utsläpp av hälsofarliga ämnen från arbetsmaskiner. Arbetsmaskiner har identifierats som en betydande utsläppskälla för växthusgaser i Stockholm.

Angående förslaget om lokala trängselskatter så vill jag påpeka att trängselskattens syfte i Stockholm är att främja framkomligheten och den lokala luftmiljön snarare än ett verktyg för att minska emissionerna av koldioxid, även om det kan bli en positiv bieffekt.

Samhällsplaneringen är av avgörande betydelse för att utsläppen ska kunna minska kraftigt på lång sikt. Beredningen redovisar goda intentioner vad gäller klimathänsyn vid upprättande av översiktsplaner. Att redovisa klimathänsyn vid detaljplaneringen är något som jag ställer mig tveksam till. Detta kan synas vällovligt men det riskerar att öka byråkratin och ytterligare förlänga planprocessen som redan idag tar mycket

lång tid. Jag vill här hänvisa till de synpunkter som lämnats i remissyttrandena från såväl stadens exploateringsnämnd som stadsbyggnadsnämnden.

Jag vill vidare hänvisa till miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar angående synpunkter avseende riktade investeringsprogram och bidrag till hållbara städer.

Avslutningsvis är det en brist att betänkandet innehåller en så liten del om kommunernas viktiga roll i arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige. Enligt Sveriges kommuner och landstings enkät har drygt hälften av Sveriges kommuner en politiskt antagen handlingsplan med insatser för att minska utsläppen av växthusgaser. Dessa har redan resulterat i att andel miljöbilar i kommunernas flottor är i genomsnitt 21 procent. Kommunerna arbetar både med energieffektiviseringar i de egna lokalerna och förnybar energi i flera sammanhang. Många av de nätverk och samarbetsorgan som finns mellan kommuner för att stimulera och skynda på arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser nämns inte i betänkandet. Ett exempel är Klimatkommunerna (där Stockholm är medlem). I betänkandet nämns endast det av energimyndigheten nystartade projektet Hållbar kommun. Det hade varit angeläget att beredningen tagit upp frågan hur SKL (Sverige kommuner och landsting) kan bidra till ökade insatser.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Miljödepartementet överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 4 juni 2008

ULLA HAMILTON

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Sammanfattning av Klimatberedningens förslag.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Roger Mogert* (s) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta att

1. avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Besvara remissen med nedanstående.

Vi stödjer oppositionens eniga reservation i klimatberedningen. Den står i kontrast till den splittrade borgerliga majoritetens politik, som dessutom inte ens hade stöd av sina egna partier. Vi tror att ambitiösare mål skulle vara av godo både för klimatet och för Sverige. I grunden handlar det om huruvida Sverige ska gömma sig bakom andra och följa efter internationella intressen, eller om man ska leda sin egen utveckling. Vi väljer det senare. Vi anser att Sverige bör klara 40% fram till 2020 i förhållande till utsläppen år 1990. Som kontoret framhåller bör det brytas ned på lokal nivå och Stockholms egna ambitioner bör då också skärpas. Städerna har större potential att vara klimatvänliga och bör därför ta ett större ansvar än glest befolkade områden.

Vi anser att Sverige bör ha högre ambitioner när det gäller reduktionsmål och satsningar på forskning och åtgärder för att minska klimatbelastningen i vårt land. I dessa frågor måste sedan också ett globalt perspektiv finnas där system med utsläppsrätter, creditsystem och

klimatkompensation används för att förmedla pengar och kunskap via de rika industriländerna till fattiga men växande utvecklingsländer. Inte minst i Kina och Indien måste insatser göras. Bara dessa två kraftig växande ekonomier står för ca 40 % av världens befolkning.

Sverige står för 0,2 % av de globala utsläppen av klimatgaser och det är därför självklart att Sverige inte kan lösa klimatfrågan. Mot bakgrund av de kraftigt ökande utsläppen av klimatgaser i utvecklingsländer finns i praktiken alltid alternativ användning av nationella medel för miljöinvesteringar också i andra länder. Man får inte heller glömma att en lång rad av dessa miljöproblem, genom internationell handel, är resultatet av konsumtion i Stockholm, Sverige och Europa.

Sveriges ambitioner att minska sina utsläpp är dock fortfarande nödvändiga för vår trovärdighet, vår teknikutveckling och möjligheten för vårt lilla land i norra Europa att visa vägen och hålla oss i framkant i världen. Inte minst inom de här frågorna.

I ett globalt perspektiv är transportsektorn ett miljöproblem men är inte den största boven när det gäller utsläpp av växthusgaser. Energisektorn, industrin, avskogning utgör globalt sett större problem ur klimatsynpunkt. Idag utgör persontransporter på väg cirka 18 % av utsläppen av koldioxid i vårt land. Denna andel minskar men skall reduktionen bli väsentlig måste nya bränslen och även nya motorer införas i större utsträckning. Då måste utbudet av bio-bränslen, och inte minst då biogas, öka väsentligt. Det stora problemet inom transportsektorn är den tunga trafiken med godstransporter vars andel av klimatgaser ökar kraftigt. Här måste järnväg och sjöfart användas i större utsträckning.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå föredragande borgarrådets svar på remissen
2. besvara remissen enligt följande:

Det är viktigt att påbörja klimatarbetet så fort som möjligt och att redan från början ha högt satta mål. Gör vi det idag behöver inte det vara särskilt svårt eller dyrt, men väntar vi kommer åtgärderna att vara betydligt mer krävande och akuta. Därtill kommer den förändrade klimatsituationen att skapa förändrade förutsättningar i form till exempel väderkatastrofer och klimattflyktingar.

Det är tveksamt att jämföra stockholmarens genomsnittliga utsläpp med genomsnittliga nationella utsläpp. I de 4 ton växthusgaser per år som en stockholmare beräknas släppa ut ingår enbart utsläpp inom staden. Stockholmarnas resor utanför staden och utsläppen från deras konsumtion av livsmedel och andra varor producerade utanför staden ingår inte. I de nationella utsläppen ingår däremot medborgarnas resor inom hela Sverige och konsumtion av varor producerade i landet. Därmed blir genomsnittssiffran högre. Skulle synsättet vidgas ytterligare till hur varje svensks långväga resor och konsumtion av utländska produkter påverkar klimatet skulle genomsnittssvensken (inklusive stockholmarna) släppa ut betydligt mer än 6 ton växthusgaser per person och år eftersom vi svenskar reser ofta och långväga och konsumerar varor från alla världens hörn. Att våra utsläpp totalt sett inte är så stora för att vi har en liten befolkning är ingen anledning till att inte agera. Nu när klimatarbetet sätter igång på allvar måste alla dra sitt strå till stacken, det är beklagligt att så många instanser nu vill skjuta ifrån sig sitt ansvar. Både trafik- och exploateringskontoren i Stockholm har resurser och möjligheter att faktiskt påverka situationen, till skillnad från till exempel motsvarande myndigheter i fattiga länder.

Utredningens förslag till målformulering för år 2020 är vagt och utgör en klar försvagning av Sveriges klimatpolitiska ambitioner. Hittills har vi legat i framkant internationellt. Vi har del dels tagit på oss ett större beting än vad som följer av internationella överenskommelser, dels formulerat vårt mål utifrån minskningar i Sverige, utan hänsyn till utsläppsströmmar som införskaffats från länder i Syd och f.d. Öststater som haft en kraftig ekonomisk tillbakagång sedan basåret 1990. Beredningens förslag bryter mot hittillsvarande politik på båda dessa punkter. Därför bör utsläppsmålet för år 2020 vara minst 40 procent för att kunna nå inriktningen år 2050 på 75-90 procent. Dessutom bör det istället för "inriktning" sättas ett mål om att minska klimatutsläppen med minst 85 procent till år 2050. I synnerhet om utsläppen ska minskas till nära noll vid sekelskiftet.

Sverige bör dessutom ha två mål, ett nationellt mål och ett mål för de utsläppsminskningar som vi åstadkommer i andra länder. På det sättet slipper vi den tveksamma diskussionen om flexibla mekanismer där åtgärder utomlands kan kvittas mot de inhemska utsläppen.

Vi anser att den positiva vision som finns i klimatberedningens betänkande om att kampen mot klimatförändringarna kan öppna för nya marknader och arbetstillfällen bör anammas av kontoren. Stockholm bör aktivt satsa på att bli den klimatsmarta stad den skulle kunna vara.

Tyvärr verkar inte den nuvarande politiken i staden i den riktningen, vilket också avspeglas i utlåntagandet med argumentation om att inte ge ”orimliga restriktioner” för bostadsbebyggelse och transporter. Genom att öka p-normen, bygga igen små grönområden och satsa på framkomlighet enbart för bilar läggs grunden för en stad med ännu större klimatpåverkande utsläpp.

Det viktigt att arbeta med klimatfrågan vid översiktsplanering, men det finns också stora möjligheter att göra det vid detaljplanering och i fördjupade översiktsplaner. Redan vid markanvisning kan man ställa krav på energieffektiv teknik, cykelförvaring, bilpooler och annat som bidrar till minskad klimatpåverkan. Stadsbyggnadskontoret i Lund har framgångsrikt arbetat med detta. Det är alltså möjligt och nödvändigt att beakta klimatpåverkan även i detaljplanerna. Det är t.o.m. möjligt att låta husen producera el med solceller eller lokala vindkraftverk och sedan tillföra denna el på nätet.

En stor utmaning är att minska utsläppen från trafiken. Förnyelsebara drivmedel och snålare fordon har en viktig roll i det arbetet, men det kommer inte att räcka. Det är också viktigt att minska transportarbetet totalt och föra över en ökande andel av transportarbetet till effektivare transportsätt. Stockholm har en given roll i detta arbete givet våra goda förutsättningar för kollektivtrafik. Detta bör få konsekvenser att vägtrafikallstrande vägsatsningar som Förbifart Stockholm avvisas. Minskat utrymme för utsläpp från flygtrafik och ökat behov av bostäder i goda kollektivtrafiklägen bör också på sikt leda till en omprövning av Bromma flygplatsen.

Det kan finnas fördelar med att flera områden ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Men om trafiken tas med är det viktigt att den ingår i en separat bubbla. Betalningsviljan för transporter överstiger delar av den internationellt konkurrensutsatta industrins betalningsförmåga för utsläppsrätter. Transporter riskerar att tränga ut tung industri. Risken är att handelssystemet kollapsar, eller att tilldelningen också i fortsättningen blir för stor för att ha någon minskande effekt på utsläppen.

Det är bra att sjöfarten inkluderas i ett utsläppshandelssystem, däremot borde åtgärderna mot flygtrafiken skärpas, idag beskattas inte flyget varför flygbiljetter ofta är orimligt billiga med tanke på flygets miljökonsekvenser. Enligt betänkandet ska flygplatsstödet ses över, vi menar på att det inte behövs något inrikesflyg söder om Sundsvall (Gotland undantaget). Mål för klimatutsläppen från flyget bör sättas och offentliga bidrag till omotiverade regionala flygplatser bör såsom man föreslår i betänkandet dras in.

Den största enskilda utsläppskällan i Stockholm är Fortums koleldade kraftverk i Värtan. Ägaren har inte visat sig vara intresserad av att påtagligt minska utsläppen. I den senaste tillståndsansökan har Fortum ansökt om tillstånd att elda upp till 50 procent biobränsle. Något golv finns inte. EU:s regelverk medger inte att klimatpolitiskt motiverade krav får ställas på utsläppsminskningar för verksamheter som ingår i handelssystemet. Detta är feltänkt och regeringen bör verka för en ändring.

## Kommunstyrelsen

**Reservation** anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Tomas Rudin och Teres Lindberg* (alla s) och *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (s) och (v) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** anfördes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande:

Centerpartiet stödjer Klimatberedningens mål och förslag. Principen om att det är den som smutsar ner miljön och påverkar klimatet negativt som också ska betala, är ett huvudbudskap i Centerpartiets miljöpolitik, liksom i beredningens förslag.

Sveriges position i klimatarbetet ska vara att målmedvetet arbeta för att föregå med gott exempel och bidra till att minska världens utsläpp av växthusgaser, både här hemma och utomlands. Svenska innovationer och svensk miljöteknik kan visa vägen med rätt stöd. Åtgärder ska vara evidensbaserade. En god klimatpolitik går hand i hand med tillväxt och är väl förankrad hos svenska folket.

I Stockholm kan vi ta en stor del av ansvaret genom att bygga staden energieffektivt och genom att utnyttja kollektivtrafik på bästa sätt. En tätbebyggd stad där höga hus är ett naturligt inslag är både önskvärt och ofrånkomligt. Centerpartiet vill att Stockholm ska profilera sig internationellt som en klimativänlig stad med miljöprofilerade stadsdelar och klimatneutrala skyskrapor där spårvagnar är det främsta transportmedlet. Ett större Stockholm är inte ett hot, utan en möjlighet.

Miljöarbetet i stadens skolor ska ha hög prioritet då det påverkar kunskap och attityder som är viktiga för att stockholmarna ska klara klimatutmaningarna i framtiden.

Centerpartiet i Stockholm ser mycket positivt på en rejäl utbyggnad av tågtrafiken, gärna med snabbtåg. En sådan satsning är det enda som kan minska flygtrafiken utan att negativt påverka tillväxten och friheten att röra sig. Sjöfartens betydelse för att minska utsläppen från tung vägtrafik ska nog understrykas.

Vi anser också att regeringen ska ställa sig bakom förslaget att avveckla alla fossilbränsleddrivna bilar i nybilsförsäljningen till år 2015.

## ÄRENDET

Stockholms stad har som en av 14 kommuner fått Klimatberedningens slutbetänkande ”Svensk klimatpolitik” (SOU 2008:24) på remiss. Sammanfattningen biläggs och betänkandet i sin helhet ligger på rapporten finns tillgänglig på [www.regeringen.se/sb/d/10119/a/99694](http://www.regeringen.se/sb/d/10119/a/99694). Remissvaret ska vara Miljödepartementet tillhanda senast 18 juni 2008. Staden har medgett ett visst uppskov med att komma in med svaret.

### *Föreslagna klimatmål*

Enligt FN:s ramkonvention för klimatförändringar ska halten av växthusgaser i atmosfären stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.

Beredningen föreslår att målet delas upp i ett nytt temperaturmål och ett ändrat koncentrationsmål som härleds från temperaturmålet. Utsläppsmålet 2008–2012 om 4 procents minskning föreslås vara oförändrat.

”De svenska utsläppen av växthusgaser ska som ett medelvärde för perioden 2008–2012 vara minst 4 procent lägre än utsläppen år 1990. Utsläppen ska räknas som koldioxidekvivalenter och omfatta de sex växthusgaserna enligt Kyotoprotokollets och FN:s klimatpanel, IPCC:s, definitioner. Delmålet ska uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller med flexibla mekanismer.”

Till år 2020 föreslås ett nytt utsläppsmål om 35 procents minskning.

”Sverige ska fortsätta vara pådrivande för omfattande minskningar av de globala växthusgasutsläppen samt för att EU:s minskningsmål till år 2020 jämfört med år 1990 därmed ska bli 30 procent.” Enligt Beredningens beräkningar motsvarar detta en utsläppsminskning för Sverige på ca 35 procent.

EU:s minskningsmål är beslutat av stats- och regeringschefer under förutsättning att andra industriländer gör jämförbara utsläppsminskningar och att ekonomiskt mer avancerade utvecklingsländer bidrar i rimlig utsträckning. Sverige ska sätta ett nationellt mål som anger vårt bidrag inom en global och övergripande klimatöverenskommelse.

Inriktningen är att utsläppen av växthusgaser för Sverige år 2050 bör vara minst 75–90 procent lägre än år 1990 samt 100 procent lägre till 2100.

Målen bör omprövas i takt med omvärldsförändringar som får inverkan på formuleringar, beräkningar och framtida utfall.

### *Förslag till handlingsplan för att nå målet till år 2020*

Beredningens förslag till handlingsplan omfattar åtgärdsområdena:

- Förstärkning av tvärsektoriella åtgärder och styrmedel.
- En EU-gemensam sänkning av utsläppstaket för de verksamheter som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.
- Reduktioner av utsläpp för verksamheter som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.
- Insatser internationellt.

Handlingsplanen innebär en utveckling och skärpning av vissa av de befintliga styrmedlen och innehåller flera kompletterande insatser inom olika områden.

Beredningen bedömer att de konsekvensanalyser som gjorts av de åtgärder och styrmedel som föreslås indikerar att de samhällsekonomiska konsekvenserna för flertalet av förslagen är rimliga i förhållande till nyttan i form av minskade utsläpp av växthusgaser.

Nedan sammanfattas främst de åtgärder som är relevanta för Stockholms stad.

Tvärsektoriella åtgärder och styrmedel

Beredningen lägger förslag om forskning och teknikutveckling, energieffektivisering samt investeringsprogram.

Ny teknologi är mycket viktig särskilt för de mycket långtgående utsläppsminskningar som fordras på längre sikt. Det krävs forskning och utveckling och politik som skapar marknader för kommersialisering av dessa teknologier. Beredningen föreslår förutom ett nytt forskningsprogram bl.a. teknikupphandling och offentlig upphandling samt investeringsstöd för genombrotstekniker.

Energieffektivisering är en viktig åtgärd för att nå långtgående klimatmål och det finns en betydande potential för energieffektivisering i olika delar av samhället. Beredningen föreslår att styrmedlen för energieffektivisering vidareutvecklas samt starkare samordning av energieffektiviseringsarbetet.

Beredningen anser att fortsatta investeringsstöd för särskilt utvalda åtgärder är betydelsefulla när de bidrar till att överbrygga hinder, som gör att verkningsfulla klimatåtgärder annars inte genomförs samt att investeringsstöd kan understödja klimatarbetet på lokal och regional nivå. Beredningen föreslår utvecklings- och investeringsprogram i form av Klimatinvesteringsbidrag för specifikt utvalda åtgärder och sektorer, där andra styrmedel är svaga och där insatserna har stor betydelse för att minska växthusgasutsläppen.

Verksamheter som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter så som transporter och samhällsplanering

Beredningen anser att beslut om investeringar i infrastruktur bör riktas mot att skapa goda förutsättningar för en utveckling mot allt energieffektivare och koldioxidsnålare transportsystem.

Beredningen anser även att strävan att minimera växthusgasutsläpp bör genomsyra samhällsplaneringen och föreslår att planer ska bidra till minskade koldioxidutsläpp genom att Plan- och bygglagen/Miljöbalken omformas så att det vid varje upprättande av plan, eller revidering av sådan, ska ställas krav på att redovisa hur planen bidrar till minskade koldioxidutsläpp genom att transportbehov och energianvändning minimeras. Vidare föreslås att Länsstyrelsen bör när det gäller utsläpp av växthusgas, på samma sätt som gäller för hälsa och säkerhet, ges möjlighet att ändra en plan som inte uppfyller kriterierna i lagstiftningen. Länsstyrelsen föreslås även ges en starkare roll för samordning av samhälls- och transportplanering mellan kommuner samt att Länsstyrelsen ska ha ett tydligt mandat att initiera och driva samordningsfrågor.

Beredningen anser att priset på bensin och diesel behöver bli högre för att det svenska klimatmålet till 2020 ska kunna nås. Beredningen föreslår höjd drivmedelskatt, översyn av reseavdraget, kilometerskatt för tunga lastbilstransporter, samt att de kommuner/regioner som så önskar ska ges möjlighet att införa trängselskatter och få besluta om hur intäkterna ska användas.

Beredningen är av uppfattningen att Sverige har ansvar för att bidra till bättre globala förutsättningar för framställning och användning av biodrivmedel med hög klimatnytta (resurs- och energieffektivitet), låg påverkan på biologisk mångfald och på markanvändning samtidigt som även andra målkonflikter lindras. Beredningen föreslår bl.a. att särskilda stöd bör avsättas för den fortsatta utvecklingen av biogasdrift. Beredningen föreslår olika åtgärder för att stimulera utvecklingen av effektivare vägfordon och arbetsmaskiner så att de kan bidra till minskningen av koldioxidutsläppen.

Industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, avfall, bostäder och lokaler

Det finns en potential för ytterligare åtgärder i industrier som inte ingår i EU:s utsläppshandelssystem. Beredningen föreslår därför bl.a. styrmedel för energieffektivisering för dessa industrier. Förslagen kommer att läggas fram av Energieffektiviseringsutredningen.

Vidare föreslås styrmedel som främjar att det byggs energisnåla hus vid nybyggnation och att åtgärder för energieffektivisering genomförs vid renovering. Beredningen anser att styrmedlen för energieffektivisering behöver skärpas.

Styrmedlen på avfallsområdet behöver utformas så att de i ännu högre grad stimulerar till minskade utsläpp av växthusgaser genom minskade avfallsmängder och ökad återvinning. Beredningen föreslår att särskilda stöd bör avsättas till anläggningar för produktion, uppgradering och distribution av biogas från organiskt avfall.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, SISAB, AB Svenska Bostäder och Fortum. Exploateringskontoret och trafikkontoret har avgett ett gemensamt tjänsteutlåtande. SISAB har svarat med ett kontorsyttrande. AB Svenska Bostäder och Fortum har avstått från att svara på remissen.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 maj 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att Klimatberedningens förslag till nivå och utformning av det nationella målet till år 2020 är rimliga. I vision 2030 anges att Stockholm ska vara ledande inom klimatområdet. Kommunfullmäktige har antagit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2050. Det kräver kontinuerliga utsläppsminskningar på ca fyra procent per invånare och år. Det innebär att utsläppet av växthusgaser måste minska till ca tre ton CO<sub>2</sub>e per kommuninvånare år 2015 och till ca två ton CO<sub>2</sub>e år 2030.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till minskade utsläpp av växthusgaser i Stockholms stad anger att det finns en stor potential att minska utsläppen till 3,0 ton koldioxidekvivalenter per invånare till 2015. Det innebär en minskning av utsläppen med 43 procent mellan 1990 och 2015. Detta är ett betydligt ambitiösare mål än det föreslagna nationella målet på 35 procent till 2020. För att Stockholm ska kunna minska till den nivån krävs att åtgärder och styrmedel på nationell nivå verkligen genomförs.

Stadsledningskontoret anser att Klimatberedningens förslag till övergripande mål i miljö kvalitetsmål *Begränsad klimatpåverkan* är rimliga och kan anpassas efter hand utifrån nya forskningsresultat vad avser behoven av minskade utsläpp för att klara de övergripande målen.

Stadsledningskontoret instämmer i de föreslagna inriktningsmålen för 2050 och till seklets slut. Det är rimligt att ha ett så stort spann i målet som 75-90 procent. Stadsledningskontoret anser även att det är viktigt att vara bredd på förändringar till följd av nya rapporter som kan komma att revidera en del mål och inriktningsmål.

Stadsledningskontoret anser att de föreslagna åtgärder som beskrivs i handlingsplanen är bra men är bristfälliga gällande kommunernas roll i det fortsatta viktiga arbetet med att minska växthusgasutsläppen i Sverige.

Vad gäller fortsatta investeringsprogram och bidrag till hållbara städer anser stadsledningskontoret dessa bör fortsätta. Erfarenheten visar att ekonomiska styrmedel är ett sätt att effektivt och långsiktigt minska utsläppen av växthusgaser. Staden har nu fyra pågående klimatinvesteringsprogram (Klimp). Staden har tidigare haft stöd för lokalt investeringsprogram (LIP) som pågick under åren 1998-2004. Statistik från Naturvårdsverket från juni 2007 visar att åtgärderna inom investeringsprogrammen har en påtaglig betydelse för miljön och utsläppen av växthusgaser. Utsläppen förväntas minska med närmare två miljoner ton årligen och energiomställningen når resultat över förväntan.

När det gäller investeringsbidrag hänvisar beredningen till det nya programmet "Hållbara städer" inom klimatmiljarden. Under perioden 2009-2010 har det avsatts 340 miljoner kr för programmet. Satsningen ska stimulera stadsbyggnadsprojekt som bidrar till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan och som underlättar svensk miljöteknikexport. Hållbara städer föreslås avlösa bidragen till lokala klimatinvesteringsprogram (Klimp). Stadsledningskontoret anser att denna satsning inte står i relation till de inriktningsmål och mål som beredningen har föreslagit i sitt betänkande. Som jämförelse kan nämnas att satsningen på Klimp under 2008 var drygt 390 miljoner kronor.

Det är viktigt att staten finner bra och effektiva styrmedel så att byggherrarna bygger energi- och effektiva byggnader. Ett särskilt ROT-avdrag riktat till uppgradering av klimatskal skulle kunna vara ett sätt att få fastighetsägare att genomföra stora klimatskalsåtgärder.

Andra viktiga sektorer är flyget, sjöfarten och den tunga vägtrafiken. Flyget kommer att ingå i EU:s system för handel med utsläppsrätter (från år 2012) och på sikt bör även sjöfarten inkluderas i systemet. Enligt beredningen ska Sverige verka för att EU:s infrastrukturinvesteringar riktas så att mer gods kan transporteras på järnväg och med fartyg. Stadsledningskontoret välkomnar beredningens förslag att järnvägen i Sverige ska öka med minst 50 procent till 2020, förutsatt att medel tillskjuts investeringarna och att de är samhällsekonomiskt lönsamma. Regeringen planerar att lägga fram en proposition hösten 2008 om inriktningen av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010-2019. Stadsledningskontoret anser att staten bör prioritera Stockholmsregionen och ett större ansvar för Stockholms infrastruktur.

### **Övriga synpunkter**

I Klimat- och sårbarhetsutredningen redovisas flera klimatscenarioer. Klimatscenerierna visar att Stockholm kommer få varmare temperaturer, mer nederbörd vintertid och mindre sommartid.

En allvarlig konsekvens för Stockholm av de kommande klimatförändringar kan vara att havsnivån med stor sannolikhet kommer att stiga. Det betyder att Mälaren inom 100 år innehåller bräckt vatten. Detta gör bland annat Mälaren omöjlig som vattentäkt. Stockholms stad måste därför byta vattentäkt.

Kommunstyrelsen har i "Yttrande över betänkandet Sverige inför klimatförändringarna – hot och möjligheter, slutbetänkandet av klimat- och sårbarhetsutredningen (SOU 2007:60)" gjort bedömningen att de totala kostnaderna för att anpassa samhället till långsiktiga klimatförändringar och extrema väderhändelser beräknas uppgå till 1,1-1,9 mdkr för de kommande hundra åren.

Stadsledningskontoret anser att de samlade resurserna som kommer att avsättas bör koncentreras till de områden där sårbarheterna och kostnaderna kommer att vara som störst samt att det sker en kontinuerlig revidering av fördelningsprinciperna utifrån ett klimatutvecklingsperspektiv. Vidare framhåller stadsledningskontoret vikten av att klimatförändringarna måste bäras av alla, lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. I budget för 2008 anförs att kommunstyrelsen ansvarar för att analysera hur ett förändrat klimat kan påverka Stockholm i linje med klimat- och sårbarhetsutredningen. Där anges också att staten måste ta ett större ansvar för Stockholms infrastruktur.

Det är i dagsläget mycket svårt att ange kostnader förenade med beredningens förslag. Stadsledningskontoret bedömer att de investeringar som kommer att krävas kortsiktigt och i framtiden kommer att öka och med dem kostnaderna.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att återropa detta tjänsteutlåtande som svar på remissen "Klimatberedningens slutbetänkande (SOU 2008:24)".

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2008 att besvara kommunstyrelsens remiss av klimatberedningens slutbetänkande med kontorens gemensamma utlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) och ledamoten Ann-Margarethe Livh (v), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) och ersättaren Lotten von Hofsten (v), *bilaga 1*.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 maj 2008 att besvara kommunstyrelsens remiss av klimatberedningens slutbetänkande med kontorens gemensamma utlåtande.

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av ersättaren Kajsa Stenfelt (v), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets och exploateringskontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 25 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontorets och trafikkontorets synpunkter  
Stockholms miljöambitioner

Stockholms stad har i november 2007 antagit ett nytt miljöprogram för 2008 – 2011 med sex övergripande miljömål och ett antal delmål. Miljöprogrammet kopplar till den långsiktiga visionen för Stockholms utveckling och hållbara tillväxt – Vision Stockholm 2030 – enligt vilken staden beräknas ha närmare en miljon invånare och Stockholm-Mälarenregionen närmare 3,5 miljoner år 2030. I visionen tecknas en framtidsbild av en storstad i världsklass. Visionen syftar till att Stockholm ska bli världsledande på bl.a. ny miljöteknik. Det anges att för att nå resultat krävs kloka beslut och strategiska ställningstaganden.

Ett av delmålen i miljöprogrammet är att staden ska verka för att utsläppen av växthusgaser från energianvändning minskar med 10 procent per stockholmare under perioden. Delmålet innebär en minskning av stockholmarnas årliga växthusgasutsläpp från energianvändning (inklusive trafik) med minst 10 % från dagens nivå på cirka 4 ton till 3,6 ton koldioxidekvi-

valenter räknat per invånare och år. Ambitionsnivån är anpassad till kommunfullmäktiges mål att göra Stockholm fossilbränslefritt till år 2050.

Av programmet framgår att Stockholmarens växthusgasutsläpp på 4 ton per år är lägre än genomsnittsvenskens 6,5 ton. En finländare släpper ut 12 ton, amerikanen 22 ton och afrikanen 1 ton.

Exploateringsnämnden driver kontinuerligt fram nya exploateringar av bostäder och arbetsplatser inom staden i syfte att nå visionens mål. Trafik- och renhållningsnämnden är väghållare och ansvarar för avfallshanteringen i staden – också detta i syfte att nå visionens mål.

Exploateringsnämnden har nyligen i enlighet med det stadsövergripande styrdokumentet och efter exploateringskontorets analys av miljöaspekter mm, godkänt riktlinjer för exploateringskontorets miljöarbete. Under det övergripande miljömålet – Långsiktigt hållbar markanvändning och bebyggelseplanering som främjar stadens invånare – har där formulerats nio strategiska miljömål.

Trafik- och renhållningsnämnden har gjort en genomlysning av vilka betydande miljöaspekter som kontoret har att hantera i den dagliga verksamheten. Detta kommer att utgöra grunden för kommande miljöprogram.

Globalt problem måste mötas med globala insatser

Exploateringskontoret och trafikkontoret vill betona att växthusgasproblematiken är ett av de största hoten mot jorden under överskådlig tid. Frågan är långsiktig, global, komplex, svårbedömbär och svårlöst. Det är därför positivt att kunskaperna och insikterna om klimatfrågorna successivt ökar både genom internationella initiativ och i Sverige. Kontoren har emellertid varken kompetens eller praktisk möjlighet att granska hela den bild av klimatproblematiken som Klimatberedningen ger. Detta gäller särskilt som remisstiden är mycket snäv och att beredningen dessutom bygger en hel del av sina förslag på och hänvisar till andra utredningar som inte ingår i remissmaterialet.

I sammanhanget kan nämnas att kommunstyrelsen den 7 november 2007, efter inhämtande av yttranden från miljöförvaltningen och stadsledningskontoret, besvarat en remiss från miljödepartementet av Naturvårdsverkets och Energimyndighetens rapport ”Den svenska klimatstrategins utveckling”, som även den ligger till grund för utvärderingen av den svenska klimatpolitiken vid kontrollstation 2008.

Kontoren har en positiv grundinställning till att de svenska klimatmålen enligt regeringens direktiv till Klimatberedningen ska bygga på kvalificerade underlag från vetenskap och ledande experter och att klimatpolitiken ska prioritera kostnadseffektiva insatser. Enligt direktiven ska sålunda den efterfrågade handlingsplanen ta upp åtgärder för att på mest kostnadseffektiva sätt minska utsläppen och därmed begränsa klimatpåverkan.

Kontoren anser liksom tidigare gatu- och fastighetskontoret att det inte är meningsfullt att vidta åtgärder på lokal eller nationell nivå och till höga kostnader om inte motsvarande ansträngningar görs i omvärlden. Effektiva verkningsfulla insatser för att minska utsläppen av växthusgaser förutsätter ett internationellt samarbete där varje land måste bidra med åtgärder utifrån de förutsättningar som gäller för det enskilda landet.

FN:s Klimatkonvention och Kyotoprotokollet samt EU:s (EU 15) gemensamma reduktionsåtagande med den bördefördelning som gjorts mellan medlemsstaterna ger en grund för staterna att vidta effektiva åtgärder.

Sverige har som framgått valt att frivilligt och ensidigt åta sig högre reduktionskrav fram till perioden 2008–2012. Klimatberedningen menar nu att Sverige även på längre sikt ska ta på sig högre reduktionskrav än omvärlden.

Kontoren anser inte att Sverige bör åta sig avsevärt strängare reduktionsmål än omvärlden i

övrigt. Denna typ av ensidiga åtaganden riskerar att skapa andra miljöproblem, men också störningar i samhällsfunktioner, och därtill bli onödigt kostsamt utan att klimatet på jorden påverkas. Det framstår märkligt att beredningen lämnar så långtgående förslag utan att ha utfört konsekvensanalyser av målen.

#### Klimatmålen formella status och utformning

Klimatberedningen föreslår att det nationella miljö kvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” ska inrymma, förutom ett temperaturmål och ett växthusgaskoncentrationsmål, mål för svenska utsläpp av växthusgaser. Dessa utformas genomgående på både kort och längre sikt som att de totala svenska utsläppen av växthusgaser ska vara en viss och allt lägre procentuell andel av utsläppen år 1990. Vid slutet av detta sekel föreslår beredningen att utsläppen av växthusgaser i Sverige ska vara nära noll.

Kontoren konstaterar att de nationella miljö kvalitetsmålen inte är juridiskt bindande för t.ex. miljömyndigheter även om de i praktiken ofta hanteras som om de vore rättsligt bindande. Klimatberedningen har inte redovisat vilken formell status de föreslagna klimatmålen kommer att ha. Inte heller anges hur de nationella målen ska omformas till regionala eller ännu mer lokala mål.

Av beredningens förslag till åtgärder i handlingsplanen framgår dock i vart fall delvis hur beredningen tänker sig att ansvaret för att bidra till att nå de nationella målen ska fördelas.

Som framgår av stadens miljöprogram är koldioxidutsläppen per capita redan förhållandevis låga i Stockholm beroende på stadsbyggdets koncentration och stadens framsynta utbyggnad av kollektivtrafiken och fjärrvärmen. Utsläppsnivån år 1990 på 5,3 ton per capita har minskat till ca 3,7 ton per capita år 2007. Sannolikt är Stockholms innerstad det område i landet där andelen bilresor redan idag är lägst i förhållande till andelen kollektivtrafikresor.

Den enda riktigt effektiva åtgärden som har vidtagits under senare tid är fortsatta infrastrukturåtgärder inom energisektorn. Med detta menas i första hand utbyggnad av fjärrvärme och övergången till biobränslen och värmepumpar inom fjärrvärmesystemet.

Inom trafikområdet krävs ett samordnat agerande där kollektivtrafik, gång- och cykeltransporter samt fordonstrafiken måste optimeras ur bl. a. miljösynpunkt. Det handlar framförallt om att på den nationella skalan ta fram incitament till lämpliga bränslemixar som bidrar till att minska koldioxidutsläppen. För att klara detta krävs ett stabilt och långsiktigt skattesystem där biobränslen tillåts vara kostnadsneutrala i förhållande till fossila bränslen, samt normer för bränsleblandningar som bidrar till minskning av växthusgasutsläpp. Detta är en förutsättning för att de stora energiaktörerna på marknaden ska våga göra större investeringar. Sådana åtgärder kan enbart åstadkommas på nationell eller kanske på EU-nivå.

Även andra insatser inom trafikområdet såsom övergripande infrastrukturutbyggnader exempelvis avseende järnvägen, trafikavgifter och bränsleskatter förutsätter statliga beslut. Ett effektivt sätt att minska biltransporter och samtidigt minska växthusgasutsläppen är att statliga investeringsmedel satsas på spårutbyggnader i storstäderna där många människor har möjlighet att ersätta biltransporter. Utpekandet av strategiska kombiterminaler och hamn- och godsnoder i det svenska godstransportsystemet med beaktande av miljöaspekterna, är också en statlig uppgift som nyligen uppmärksammats av staden vid remissbehandlingen av tre statliga utredningar.

Det finns också möjligheter att minska utsläppen med lokala insatser, men då måste åtgärderna bygga på de lokala förutsättningarna. I Stockholm arbetar vi t.ex. på olika sätt för att främja miljöanpassade fordon.

Kontoren anser att miljömål måste utformas på ett sådant sätt att de, samtidigt som de innebär en drivkraft för fortsatt minskade utsläpp av ämnen som påverkar miljö och människors hälsa negativt, inte ger orimliga lokala restriktioner för kommande bostadsbebyggelse och

möjligheter att utföra person- och godstransporter i storstaden. Det är viktigt att göra en sammanvägd bedömning utifrån samtliga miljömål för att undvika suboptimeringar.

Som framgår av den första klimatpropositionen 2001/02:55 hade regeringen då uttryckt det nationella klimatmålet som utsläpp per person och år. De svenska utsläppen av de aktuella sex växthusgaserna motsvarade då ca 7,9 ton koldioxidekvivalenter per person och år. Det långsiktiga klimatmålet år 2050 sattes då av regeringen till högst 4,5 ton koldioxidekvivalenter per person och år, dvs, en minskning med närmare hälften av den totala mängden utsläpp.

Kontoren förordar att utsläppsmålen även framgent utformas som per capitamål. Möjligtvis kan man ha mål för totala utsläppsminskningar på nationell nivå men för regioner och städer med växande befolkning såsom Stockholm måste målen sättas per capita. Landets olika regioner måste ges flexibilitet att arbeta med mål och medel utifrån regionens förutsättningar.

Med per capitamål underlättas jämförelse med boende och arbetande i andra regioner och det går också att utvärdera beredningens intention att utsläppen per capita i olika nationer på sikt bör konvergera.

Kontoren förutsätter vidare att nationella miljömål tar fasta på de regionala skillnader som kan förekomma och att länen och kommunerna ansvarar för att formulera lokalt anpassade mål.

#### Kostnadseffektiva styrmedel

Kontoren anser det väsentligt att samhället använder sig av sådana styrmedel som på det mest kostnadseffektiva sättet leder till erforderlig påverkan på miljöskadliga utsläpp. Handel med utsläppsrättigheter synes vara ett bra verktyg för att åstadkomma en kostnadseffektiv fördelning av åtaganden samt driva på utvecklingen mot lägre utsläpp. Kontoren har inte heller några principiella invändningar mot användning av miljöskatter.

En annan fråga är vilken storlek på utsläppsbegränsningarna som anses nödvändig och därmed storleken på skatten eller maxvolymen för de samlade utsläppsrättigheterna. För att hitta den lämpligaste nivån bör eftersträvas användning av samhällsekonomiska analysmetoder. Härvid bör bl.a. tas hänsyn till att höjda drivmedelspriser inte bara reducerar utsläppen av växthusgaser utan också ger förbättrad trafiksäkerhet p.g.a. mjukare körning, lägre hastigheter mm. Även övergång från biltrafik till järnväg och sjöfart ger trafiksäkerhetsvinster. Vidare måste som sagts ett välavvägt samspel ske mellan nationella och internationella begränsningsåtgärder.

Eftersom koldioxidutsläppen per capita redan är förhållandevis låga i Stockholm blir en koldioxidskatt som sätts lika för alla relativt sett lätt att bära för stockholmarna. Detta förutsätter dock att höjda drivmedelsskatter inte neutraliseras, såsom beredningen förordar, om de ger negativa fördelningseffekter.

Allt mer skärpta sådana övergripande korrektiv som internationellt samordnade utsläppshandelssystem/miljöskatter hindrar naturligtvis inte att det på lokal och regional nivå bör vidtas åtgärder för att bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Det är dock stadens erfarenhet att flertalet åtgärder förutsätter olika former av statligt stöd både av ekonomisk och administrativ karaktär och inte minst uthållig information.

#### Förslagen i beredningens handlingsplan till år 2020

Beredningen förordar som nämnts att utsläppen av växthusgaser i Sverige ska vara nära noll i slutet av detta sekel. Det innebär enligt beredningen att det är en genomgripande omställning av energisystemen och andra delar av samhällsekonomin som förestår. Beredningen anser att styrmedel behöver skärpas och utvecklas efter hand och åtgärder behöver genomföras, som förutom att de är gynnsamma för utsläppsutvecklingen i ett kortsiktigt perspektiv också lägger grunden för långtgående utsläppsminskningar på längre sikt.

Störst möjligheter att fortsätta begränsa utsläppen sägs nu finnas i transportsektorn och i industrin men det finns enligt beredningen goda potentialer också inom andra områden. Den handlingsplan till 2020 som beredningen nu presenterar uppges vara ett steg på vägen mot det långsiktiga målet.

I förslaget till handlingsplan ingår ett stort antal åtgärder av olika karaktär. Kontoren nöjer sig med att, utöver de tidigare framförda synpunkterna, kommentera vissa av de föreslagna styrmedlen och åtgärderna.

#### Klimatinvesteringsbidragen

Beredningen föreslår att klimatinvesteringsbidragen omformas från breda program till investeringsstöd för specifikt utvalda åtgärder och sektorer, där andra styrmedel är svaga och där insatserna har stor betydelse för att minska växthusgasutsläppen.

Kontoren anser att föreslagen avgränsning för statliga bidrag är för smal. Kontoren ser hellre att de statliga stöden till kommunala åtgärder genom klimatprogram bibehålls och vidareutvecklas. Klimatinvesteringsbidragen har hittills visat på goda resultat.

De två sektorer som står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser är transporter och energi till bostäder. Detta bör också avspeglas i avgränsningen av åtgärdsområden vilket kontoren inte anser är fallet. Det finns enligt kontorens bedömning en mycket stor potential för minskade växthusgasutsläpp om bidrag fördelas utifrån lokala förutsättningar. Kontoren väntar för närvarande på ansökningskriterierna för de 350 miljoner kronor av regeringens miljömiljard som ska investeras i hållbar stadsplanering.

Om det ska vara möjligt att klara en reduktion inom transportsektorn måste bl.a. en större satsning ske på biobränsleframställning i Sverige. I en storstadsregion finns synnerligen goda förutsättningar att utveckla biogas som ersättning för fossila bränslen. Det måste dock beaktas att framställning av biobränslen kan leda till större utsläpp av växthusgaser beroende på hur det sker.

#### Samhällsplanering

Beredningen konstaterar att Plan- och bygglagen innehåller krav på att visa hur planerna bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsnormer. Däremot saknas enligt beredningen krav på att samhällsplaneringen ska styra mot miljö kvalitetsmålen, t.ex. "Begränsad klimatpåverkan". Beredningen konstaterar också att miljö kvalitetsnormerna ibland snarast kan styra mot mer utglesad bebyggelse om de tillämpas strikt. Detta leder till större energibehov för uppvärmning och transporter och därmed ökade växthusgasutsläpp.

Beredningen anser att strävan att minimera växthusgasutsläpp bör genomsyra samhällsplaneringen. Beredningen föreslår följande.

- Planer ska bidra till minskade koldioxidutsläpp

Plan- och bygglagen/Miljöbalken bör omformas så att det vid varje upprättande av plan, eller revidering av sådan, ska ställas krav på att redovisa hur planen bidrar till minskade koldioxidutsläpp genom att transportbehov och energianvändning minimeras.

- Länsstyrelsen bör kunna ändra en plan av klimatskäl

Länsstyrelsen bör när det gäller utsläpp av växthusgaser, på samma sätt som gäller för hälsa och säkerhet, ges möjlighet att upphäva en plan som inte uppfyller kriterierna i lagstiftningen.

- Länsstyrelsens samordningsroll bör stärkas

Länsstyrelsen bör ges en starkare roll för samordning av samhälls- och transportplanering mellan kommuner. Länsstyrelsen ska ha ett tydligt mandat att initiera och driva samordningsfrågor.

Kontoren anser att förslagen så som de formulerats inte går att genomföra. De uppfyller inte heller kravet på kostnadseffektivitet. Så länge vi har en befolkningstillväxt kan en plan för nya bostäder eller arbetsplatser omöjligt bidra till minskade koldioxidutsläpp. En ny detaljplan kan möjligen lokaliseras och utformas så att utsläppen från det nya området blir förhåll-

landevis lägre än från ett område som planerats tidigare med delvis andra utgångspunkter.

Kontoren vill liksom beredningen också framhålla att redan idag finns en lagstiftning med bestämmelser om miljöbedömningar och miljökonsekvenser av planer och program (6 kap 11 § miljöbalken). Om genomförande av en plan kan leda till betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

I Stockholm utreds miljökonsekvenserna i alla planärenden men om det är en formell miljökonsekvensbeskrivning kallar man det MKB enligt miljöbalken. Detta innebär att staden alltid bedömer miljökonsekvenser av att genomföra en detaljplan. I den mån man kan bedöma om planens genomförande innebär konsekvenser för utsläpp av klimatgaser är detta en sådan miljökonsekvens som redan idag bedöms.

Rent generellt är det svårt att i en enskild detaljplan dra slutsatser om konsekvenser för utsläpp av växthusgaser. Det mest lämpliga är att detta görs i samband med stadens översiktsplanering. Där hanterar man de övergripande strukturer för bl.a. transporter och energiförsörjning som har betydelse för möjligheten att minska utsläppen av växthusgaser - ÖP ger ju ramarna för planering av stadens markanvändning. Även för översiktplaner gäller bestämmelser om miljöbedömning – dvs. alla miljökonsekvenser hanteras redan idag.

Det ska också framhållas att i stadens budgetar för 2007 och 2008 betonas vikten av en effektivare och snabbare exploaterings- och planprocess. Genom en förenkling av plan- och bygglagens praktiska tillämpning kan enligt budgeten planprocessen effektiviseras. Ökade miljöredovisningskrav riskerar att motverka dessa ambitioner.

Det behövs alltså inte ytterligare miljöbestämmelser i samhällsplaneringen och inga särskilda krav rörande klimatkonsekvenser.

När det gäller den enskilda byggnadens energiförbrukning innebär lagen om energideklARATIONER att varje enskild byggnad ska energideklarerar och att energideklARATIONEN bl.a. ska innehålla förslag på energieffektiviseringsåtgärder om det bedöms vara nödvändigt. Dessutom finns Boverkets byggregler BBR som anger maximal energiförbrukning för nybyggda hus. Det mest optimala för att komma åt energiminskningar i nybyggda hus är därför att bestämmelserna i BBR anpassas. De har nyligen reviderats.

Sammanfattningsvis anser kontoren att dagens bestämmelser om miljöbedömning och MKB redan inrymmer konsekvensanalys av klimatpåverkan. Det är dessutom inte relevant att belysa konsekvenserna för utsläpp av växthusgaser i den enskilda detaljplanen eftersom man behöver kunna beakta de storskaliga strukturerna för transporter och energiförsörjning. Därtill finns redan bestämmelser om energiförbrukningen för det enskilda huset i BBR samt lagen om energideklARATIONER.

Beträffande länsstyrelsens granskning och möjlighet att upphäva en detaljplan (12 kap PBL) ser exploateringskontoret svårigheter att hitta relevant möjlighet att identifiera så signifikativ påverkan på utsläppen av växthusgaser att det skulle kunna ligga till grund för ett upphävande av planen. Beredningen har inte heller klargjort hur de motstridiga kraven att verka för minskade transportbehov och lägre växthusgasutsläpp (som styr mot koncentrerad bebyggelse) och samtidigt klara de bindande miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (som styr mot utglesad bebyggelse), ska hanteras. Vad ska prioriteras? Högprioriterade men ickebindande klimatmål eller strikt tillämpade bindande miljökvalitetsnormer?

Kontoren är också kritiska till förslaget att länsstyrelsen ska ges ett tydligt mandat för samordning av samhälls- och transportplanering mellan kommuner.

Exploateringskontoret har nyligen i tjänsteutlåtande om utkast till regional energistrategi inte ansett det självklart att länsstyrelsen ska ges någon slags överordnad ställning gentemot andra samhällsorgan, kommuner, myndigheter och medborgarna. Avvägningar mellan olika intressen kan ju göras med olika betoning av skilda intressen.

Kontoren vill också erinra om att den statliga Ansvarskommittén har haft i uppdrag att analysera dagens samhällsorganisation och bedöma om det krävs förändringar av uppgiftsfördelning och struktur för att klara de utmaningar som de offentliga verksamheterna i framtiden kommer att ställas inför. Kommittén har bl.a. tagit upp vilka principer för ansvarsfördelning som bör gälla i samhällsorganisationen. Kommitténs slutbetänkande remissbehandlades förra året.

#### Bred konsekvensanalys av samtliga energiförsörjningssystem

Klimatberedningens handlingsplan tar som nämnts upp ett mycket stort antal delförslag. Ändå omfattar handlingsplanen inte den kanske allra viktigaste frågan för att ersätta fossila bränslen med klimatneutrala bränslen.

I utredningen konstateras att Sverige redan i dag har bland de lägsta utsläppen bland I-länderna och särskilt gäller detta per capita i storstadsregionerna. Beredningen konstaterar att den effektivaste åtgärden som Sverige kan bidra med för att minska de globala utsläppen av växthusgaser och därigenom bidra till klimatmålen vore att exportera elkraft på sådant sätt att utländska koleldade värmekraftverk samtidigt kunde fasas ut. En massiv utbyggnad av vindkraft samt en utbyggnad av biokraftverk, baserade på skogsråvara, skulle enligt beredningen kunna ge ett sådant resultat. Konsekvenserna av en sådan utbyggnad har dock inte beskrivits men det är uppenbart att en sådan utveckling kommer i konflikt med flera miljökvalitetsmål.

Kontoren anser att förutsättningarna för ordentliga utsläpps- och klimatresultat ligger i hur energiförsörjningen läggs upp. Kontoren efterlyser sålunda en bred konsekvensanalys av samtliga energiförsörjningssystem. En så strategiskt viktig fråga måste hanteras utifrån ett brett samhällsperspektiv. Det är märkligt att man i ett så stort och omfattande underlag inte tagit ordentligt tag i denna centrala utgångspunkt för allt klimatarbete.

Det krävs en analys av de ekonomiska, miljömässiga och tekniska konsekvenserna av vad det skulle innebära att göra investeringar och satsningar på de olika energiförsörjningssystemen vi har idag på sätt som inte bidrar till utsläpp av växthusgaser (vattenkraft, kärnkraft, kolkraft, biobränslebaserad kraft, vindkraft, solenergi mm). Eftersom energi kan transporteras långa sträckor måste man även här anlägga ett gränsöverskridande perspektiv där bl.a. tillgången på och prisutvecklingen för olika energislag på världsmarknaden, såsom olja och biobränslen, tas med i bilden. Till detta måste naturligtvis beaktas den potential som föreligger inom olika sektorer för minskad energiförbrukning. Det måste också göras realistiska bedömningar av vilken roll alternativa energislag kan spela för både värme- och elproduktion och transporter.

Slutbetänkandets avsaknad av en sådan bred konsekvensanalys av samtliga energiförsörjningssystem är en stor och allvarlig brist. Det är först när man har en sådan samlad bild som det är möjligt att ur ett samhällsperspektiv formulera inriktning och mål.

#### Svenskt agerande i de internationella klimatförhandlingarna

Kontoren ser positivt på de intentioner om förstärkt svenskt agerande i de internationella klimatförhandlingarna och EU-gemensamma klimatmål som Klimatberedningen nu föreslår. En förutsättning bör dock som nämnts vara att Sverige inte påtar sig högre reduktionskrav än vad som kan fås internationellt gehör för.

### Fastighetsnämnden

**Fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 maj 2008 att överlämna fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Martin Michel (mp) med hänvisning till

sitt yrkande, *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Bengt Sandberg m.fl. (s) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

**Fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret ser positivt på förslaget till svensk klimatpolitik. Utsläppsmålet för Sverige på 35 % till år 2020 är ett tufft mål som kräver stora förändringar. Sedan 1990 tills idag har mycket hänt, bland annat vad gäller konvertering från olja till fjärrvärme. Detta har ändå bara bidragit till utsläppsminskningar för att klara det nationella målet på 4 %. I dagsläget är det knappt 12 år till 2020 och på de tolv åren ska utsläppen minska nästan åtta ggr mer jämfört med vad de gjort under perioden 1990-2012.

Kontoret anser att det kan finnas risker med att minska utsläppen så drastiskt under en relativt kort period. Det kan hända att en ny teknik inte hinner utvärderas tillräckligt innan man bestämmer sig för att testa den och detta kan bidra till uppkomsten av nya miljöproblem.

Kontoret tycker att gränsdragningar för att beräkna utsläpp är viktiga att beakta, detta bör standardiseras så att alla länder räknar på samma sätt, annars finns risken att koldioxidekvivalenter ”ramlar mellan stolarna”.

Mål på Internationell nivå och EU-nivå bör föras ned på nationell nivå, likaså borde de nationella målen föras ned på kommunnivå beroende på vilka förutsättningar och resurser respektive kommun har. Att föra ned och förankra mål i en organisation konkretiserar vad som ska göras och vem som har ansvar, vilket gör att alla inblandade mer delaktiga.

Att koppla handlingsplanen till kostnader är intressant. Kontoret tycker att det skulle vara intressant att få en koppling mellan måluppfyllnad och kostnad. Vad kostar det samhället, kommuner och medborgare att minska utsläppet av växthusgaser med 35 % till 2020? Vad innebär det för mig som medborgare och vad innebär det för fastighetskontoret och staden ?

Kontoret anser att det är viktigt att utforma styrmedel, lagar, krav och standarder samt investeringsstöd enligt förslaget i beredningens remiss på sådant sätt att syftet inte går förlorat på grund av ekonomiska intressen. Ett exempel på där lagstiftningen inte säkert kommer att uppfylla sitt syfte är lagen om energideklarationer som ska verka för att energianvändningen och därmed utsläpp av växthusgaser minskar. I lagstiftningen finns inget krav på att deklaranterna fysiskt behöver besiktiga byggnaden utan det räcker med att analysera energistatistik och generellt föreslå energieffektiva åtgärder utan att åka ut på plats. Risken är att detta blir en pappersprodukt som inte fastighetsägaren kommer att ha någon nytta av om han/hon i ett senare skede vill genomföra energieffektiva åtgärder. Flera fastighetsägare ställer inte krav på energideklarationens genomförande utan väljer att betala 1 kr/kvm för en pappersprodukt istället för 10 kr/kvm för en energideklaration som fastighetsägaren kan använda som underlag för ett genomförande.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 maj 2008

1. Att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut, samt
2. Att därutöver anför följande

”Vi anser att förvaltningens förslag till beslut ska kompletteras och modifieras med följande synpunkter.

### Stockholms miljöambitioner

Stockholm stad har i november 2007 antagit ett nytt miljöprogram för 2008-2011. Miljöprogrammet kopplar till den långsiktiga visionen för Stockholms utveckling och hållbara tillväxt: Vision Stockholm 2030. Enligt beräkningar kommer Stockholm att vid denna tid ha närmre en miljon invånare.

Idag ligger Stockholmarens växthusgasutsläpp på cirka 4 ton koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>ekv) per capita. Ett av delmålen i miljöprogrammet är att staden ska verka för att utsläppen av växthusgaser minskar med 10 procent per stockholmare under perioden. Miljö- och hälsoskydds nämnden har även fattat beslut (2007-11-20) att föreslå kommunfullmäktige ett mål om en reduktion till 3,0 ton CO<sub>2</sub>ekv per capita till 2015. En analys av detta mål ger vid handen att detta kräver att stora planerade åtgärder inom staden genomförs, exempelvis att ett nytt biobränsleeldat kraftvärmeverk byggs i Värtan och ökad utbyggnad av fjärrvärmenätet. Det förutsätter även att antagna mål i miljöprogrammet uppnås, exempelvis genom fler miljöbilar totalt sett. För att säkra måluppfyllelsen behöver staden dessutom minska utsläppen från de egna verksamheterna, exempelvis omfattande energieffektiviseringsinvesteringar i stadens egna verksamheter och byggnader. I 2008 års budget avsattes en klimatomiljard för energieffektiviserings-åtgärder i stadens egna fastigheter de kommande tre åren. Detta beräknas minska energianvändningen i dessa byggnader med upp till 20 procent, men det kommer att krävas ytterligare energieffektiviseringsinvesteringar. Ett mål om 3,0 ton CO<sub>2</sub>ekv/capita till 2015 innebär, så som förvaltningen påpekar, en minskning med 43 procent av utsläppen mellan 1990 och 2015. Detta är ett betydligt ambitiösare mål än det föreslagna nationella målet på 35 procent till 2020.

Att på ett hållbart sätt möta stadens utveckling och befolkningsökning på lång sikt ställer stora krav vid exploatering och planering av bostäder och arbetsplatser. Årets budget ger uppdrag till berörda nämnder att miljö- och energitekniklösningar ska utvecklas vid byggande liksom ny transportteknik. Individuell mätning för värme och varmvatten ska införas i nybyggda bostäder för att skapa incitament att minska energiförbrukningen. Två bostadsområden ska byggas med miljöprofil och för närvarande arbetar en projektgrupp inom staden med att utforma konceptet för dessa. Energisparande lösningar kommer att utgöra viktiga delar i dessa koncept. Miljöprofilområdena kommer att utgöra fullskaliga exempel på integrerad miljö- och energiteknik och tjäna som uppföljare till Hammarby Sjöstad. Idag kommer besökare från hela världen på studiebesök till Stockholm för att inspireras och lära sig om hållbar stadsutveckling. Genom att ännu tydligare fokusera på miljöteknikföretagens lösningar i kommande projekt kan dessas exportmöjligheter öka samtidigt som Stockholms lokala initiativ kan få global påverkan genom att andra städer följer våra goda exempel.

### Ett globalt perspektiv på ett globalt problem

Klimatförändringarna är en av mänsklighetens stora miljömässiga, politiska och ekonomiska utmaningar. Klimatberedningens höga ambitioner är mycket angelägna. Att de klimatpolitiska målen måste anpassas efter ny kunskap och nya forskningsrön, vilket påpekas av Klimatberedningen, är viktigt att lyfta fram. Klimatpolitiken måste vara ha en bred vetenskaplig förankring.

Förslaget på 35 procents minskning till 2020 tillstyrks. Klimatberedningen har emellertid inte redovisat vilken formell status de föreslagna klimatmålen kommer att ha. Inte heller anges hur de nationella målen ska omformas till regionala eller lokala mål.

EU har en viktig uppgift att gå före i det internationella klimatarbetet och att Sverige ska verka pådrivande gentemot EU. Samtidigt ska Sveriges ambitionsnivåer avseende inhemska åtgärder analyseras så att inte den svenska konkurrenskraften hotas vilket skulle vara kontraproduktivt i vår strävan att visa att tillväxt och minskad klimatpåverkan går att förena.

Konkreter insatser inom en nation eller region eller en kommun måste också alltid vägas mot risken att företag och deras produktion flyttar utomlands och på så sätt försköner de inhemska siffrorna medan den totala utsläppsmängden är lika stor eller större. Därför måste klimatpolitiken präglas av ett globalt synsätt. Att delvis utnyttja flexibla mekanismer och att vissa åtgärder även utanför nationsgränsen ska kunna tillgodoräknas är positivt. Detta betyder inte att vi inte ska arbeta på hemmaplan utan det handlar om att se till helheten.

Det är viktigt att komma ihåg att Sveriges andel; 0,2 procent av de globala växthusgasutsläppen innebär att vår roll handlar om att statuera goda exempel, finna föredömliga lösningar inom miljö- och energiteknik området som kan exporteras till andra länder. Vid satsning på inhemsk teknikutveckling kan det också vara värdefullt att titta på sådan teknik som kanske inte får störst avsättning inhemskt, men som har goda förutsättningar i andra delar av världen. I enlighet med detta ställer vi oss positiva till flexibla mekanismer och att åtgärder även utanför nationsgränsen ska kunna tillgodoräknas. Detta betyder inte att vi inte ska arbeta på hemmaplan utan det handlar om att se till helheten så att de mest kostnadseffektiva åtgärderna som också ger störst klimatnytta genomförs.

En brist i betänkandet är avsaknaden av analys och slutsatser när det gäller energipolitiken. Även om vi genomför omfattande energieffektiviseringar i industriländerna så kommer sannolikt det globala behovet av elektricitet i framtiden att vara större än idag. Det finns en stor potential i att på sikt låta koldioxidneutral el ersätta andra former av drivmedel. Detta gäller t.ex. i eldrivna fordon. Frågan om hur el produceras blir därför allt viktigare. Beredningen konstaterar i och för sig att den effektivaste åtgärden som Sverige kan bidra med för att minska de globala utsläppen av växthusgaser vore att exportera elkraft på sådant sätt att utländska koleldade värmekraftverk samtidigt kunde fasas ut. Vi delar uppfattningen att en ökad export och utbyggnad av icke fossilbaserad elproduktion skulle kunna vara ett effektivt sätt att minska utsläppen men vi saknar en konsekvensanalys av beredningens förslag. Det finns en risk att en massiv utbyggnad av biokraftverk baserade på skogsråvara kan komma i konflikt med de nationella miljömålen. Kärnkraftsel producerad på ett säkert sätt i Sverige eller i vårt närområde är att föredra framför alternativ där vi riskerar att hamna i en situation där vi blir beroende av el producerad av fossila bränslen eller av osäkra kärnkraftverk i länder där kärnkraftssäkerheten inte är tillfredställande.

Sammantaget efterlyses en bred konsekvensanalys över de olika alternativa energislagen.

Förvaltningen påpekar att utsläppen, som ha sin grund i bl. a produktion utanför landets gränser, inte behandlats hittills i de nationella förhandlingarna. Förvaltningens resonemang är kraftigt förenklat eftersom en analogi av detta innebär att varor producerade i Sverige som exporteras, exempelvis stål eller andra industri-varor som exporteras i så fall borde räknas bort från de svenska utsläppen. Även om det endast är transporten hit som avses kan utfallet bli missvisande eftersom transportutsläppen plus produktionen per enhet kan vara lägre än totalutsläppen

av att producera varan lokalt. Vi ser därför inte i det här läget att utsläppen utanför ett lands gränser kan innefattas. Den tunga industrin ingår redan i den sektor som handlar med utsläppsrätter och en förbättring av systemet med handel av utsläppsrätter såsom EU -kommissionen nyligen föreslagit är positivt. Att låta transporter ingå i den handlande sektorn skulle sätta ett pris på de utsläpp långväga transporter av varor förorsakar. Vi stöder även förslaget att flyget innefattas i den handlande sektorn.

Kyotomodellen är etablerad internationellt och för att åstadkomma en enhetlighet är det viktigt att Sverige eller Stockholm inte på egen hand avviker från denna.

#### Utsläpp utanför EU:s system med utsläppshandel

Utredningen lämnar många förslag på hur utsläppen från transporter ska minskas. Utsläppen av transporter utgör förvisso en stor andel av de svenska utsläppen, men lite ytterligare förslag avseende exempelvis energieffektiviseringar hade varit välkommet. I Stockholm som är en stad där den stora delen fastigheter redan byggts vill vi peka på vikten av att energieffektiviseringar i befintliga fastigheter genomförs.

När det gäller införandet av kilometerskatt för tunga fordon bör det inte bara införas så att det är förenligt med EU:s konkurrensregler, vilket står i betänkandet, utan det bör också påpekas att det endast bör införas om det kan ske utan att svensk konkurrenskraft skadas väsentligt jämfört med andra länder.

Vi är tveksamma till förslaget att en sammanslagning av trafikverken skulle vara en lösning på transportslagsövergripande infrastrukturplanering.

Utredningen föreslår en ökning med 50 procent till år 2020 av järnvägskapaciteten förutsatt att investeringarna är samhällsekonomiskt lönsamma. Vi vill betona vikten av ett helhetsperspektiv i infrastrukturfrågorna och ambitiösa mål för satsningar i spårbunden trafik får inte hindra andra angelägna investeringar. Angående förslaget att kollektivtrafikens konkurrensförmåga ska stödjas mer än idag vill vi göra påpekandet att kollektivtrafiken framförallt blir konkurrenskraftig i tätbefolkade regioner medan det i glesbyggd inte nödvändigtvis är en klimatvinst att subventionera kollektivtrafik om detta innebär att bussarna eller spårtrafiken körs tomma.

Förslaget om en enhetlig miljöbilsdefinition är positivt. Att stimulera en modernisering och därmed en klimat- och miljöanpassning av fordonsparken är viktigt. Idag stimuleras utvecklingen och konsumtionen av miljöbilar på olika sätt. I Stockholm är andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen närmre 20 procent. Detta beror delvis på incitament som fri boendeparkering och regeringens undantag för trängselskatter.

Satsningen på biobränslen har varit rätt och riktigt. Dock ska vi vara uppmärksamma på att detta inte ger andra negativa effekter på miljön, bland annat när det gäller den biologiska mångfalden och övergödning. Det brådskar att ta fram en miljömärkning på biobränslena. Det är även viktigt att inte stanna vid endast bränslebyte, utan att kombinera det med bränslesnålare fordon. Stockholm stads miljöbilsdefinition är teknikneutral och inriktar sig på de utsläpp bilen genererar. Det innebär att en etanolbil som drar mycket bränsle kan fall utanför medan en liten bensinsnål bil (max 120 g CO<sub>2</sub>/km) med ny motor räknas som miljöbil.

Enligt principen att förorenaren betalar för utsläpp som skadar miljön är det också

rimligt att trafiken belastas med en CO2 skatt. Detta är angeläget för att påskynda utvecklingen av fordon som släpper ut mindre eller inga mängder koldioxid och för att trafiken ska bära större del av kostnaderna för utsläppen. En CO2 skatt skall omfatta alla transportslag. På vilken nivå bensin- och dieselskatterna ska ligga måste andra faktorer vägas in så som framtidens utformning av fordonsskatt m.m.

Angående förslaget om lokala trängselskatter så vill vi påpeka att trängselskattens syfte i Stockholm är att främja framkomligheten och den lokala luftmiljön snarare än ett verktyg för att minska emissionerna av koldioxid, även om det kan bli en positiv bieffekt.

Vi delar i stort förvaltningens synpunkter i avsnittet Samhällsplanering. Att redovisa klimathänsyn vid detaljplaneringen är dock något som vi ställer oss tveksamma till. Detta kan synas vällovligt men det riskerar att öka byråkratin och ytterligare förlänga planprocessen som redan idag tar mycket lång tid.”

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) med hänvisning till eget yrkande, *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach m fl (s) samt tjänstgörande ersättaren Tina Kratz (v) med hänvisning till eget yrkande, *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 14 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

SYNPUNKTER PÅ NIVÅ OCH UTFORMNING AV DET NATIONELLA MÅLET TILL ÅR 2020.

Förslaget på 35 procents minskning till 2020 tillstyrks. Det är bra att målet inte kommer att vara statiskt utan kan omprövas vid nya forskningsrön. Inom detta område har det under det senaste året kommit omvälvande nya forskningsresultat. Betänkandet vilar på forskningsresultat som kan komma att vara föråldrade inom en snar framtid.

Stockholm har utrett möjligheterna att minska utsläppen till 3,0 ton koldioxidekvivalenter per invånare till 2015. Det innebär en minskning av utsläppen med 43 % mellan 1990 och 2015. Detta är ett betydligt ambitiösare mål än det föreslagna nationella målet på 35 % till 2020. För att Stockholm ska kunna minska till den nivån krävs att åtgärder och styrmedel på nationell nivå verkligen genomförs.

Problematiken med hur en nations befolkning påverkar de nationella utsläppen utanför landets gränser är inte hittills behandlat i de internationella förhandlingarna. Det kan behövas en beredskap för att anpassa mål och åtgärder vad gäller flyget samt åtgärder för att minska livsmedelsproduktionens och produkters klimatpåverkan. Detta då svenskarnas växthusgasutsläpp är betydligt större än utsläppen i Sverige genom konsumtion av varor som produceras utomlands tex. odling av tomater i holländska växthus och skotillverkning i Kina m.m.

SYNPUNKTER PÅ FÖRSLAG TILL ÖVERGRIPANDE MÅL I MILJÖKVALITETSMÅLET ”BEGRÄNSAD KLIMATPÅVERKAN”.

Miljöförvaltningen tillstyrker Klimatberedningens förslag till övergripande mål i miljökvalitetsmål Begränsad klimatpåverkan då målen är bra formulerade och ses som rimliga. Målen ger en bra plattform för delmålen som kan anpassas efter hand utifrån nya forskningsrön vad avser behoven av minskade utsläpp för att klara de övergripande målen.

SYNPUNKTER PÅ INRIKTNINGSMÅL FÖR 2050 OCH TILL SEKLETS SLUT.

Det kan endast ses som en fördel att målet är formulerat med ett spann mellan 75-90 procent. Inom vissa sektorer som t.ex. el och värme bör vi dock ha en beredskap att minska med 100 procent. Detta för att ge utrymme inom andra sektorer där det kan vara svårare

och mer kostsamt att minska utsläppen.

En minskning med 75-90 procent stämmer väl med Stockholms stads mål om att bli fossilbränsle fritt till år 2050 med avseende på växthusgasutsläpp från el- och värmeanvändning samt transportarbetet innanför kommungränsen.

Förvaltningen ser positivt på förslaget att utsläppen år 2100 ska vara nära noll.

## UTVECKLING AV UTSLÄPPEN OCH ENERGISYSTEMET I SVERIGE – TRENDER OCH PROGNOSE

Beredningen föreslår i kapitel 4 att central utsläppsstatistik, som tar hänsyn till utsläpp från varor och tjänster som importeras till och exporteras från Sverige, ska utvecklas. Miljöförvaltningen välkomnar detta förslag då det är väsentligt att utsläpp som orsakas p.g.a. vår konsumtion syns i den nationella statistiken. Enligt aktuell forskning påverkar svenskarna klimatet genom utsläpp utanför landets gränser i nästan lika stor utsträckning som de inhemska utsläppen inom landets gränser.

Förvaltningen vill också påpeka att det är viktigt att en central myndighet får i uppdrag att tillhandahålla tillförlitlig, jämförbar och lättillgänglig statistik av hög kvalitet över växthusgasutsläpp fördelade på de enskilda kommunerna. Sveriges kommuner lägger ner stora resurser på att få fram relevant statistik var och en för sig då kommunerna är beroende av underlag av hög kvalitet för att kunna sätta in rätt klimatåtgärder på rätt ställe.

## SYNUNKTER PÅ FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER I HANDLINGSPLANEN FÖR ATT NÅ DE FÖRESLAGNA MÅLEN

Förvaltningen ser positivt på ett stort antal av de föreslagna åtgärderna i handlingsplanen. Beredningen har identifierat många områden där styrmedel idag motverkar möjligheten att minska växthusgasutsläpp och därför behöver ändras.

### Ny teknik

Beredningen betonar vikten av ny teknik. Då mycket av den befintliga nya klimatvänliga tekniken endast implementeras i liten omfattning ser förvaltningen positivt på att flera förslag omfattar implementering av ny teknik. Oklart i betänkandet är vilken roll kommunerna förväntas ha vad gäller teknikupphandling, offentlig upphandling samt implementering av ny teknik. Som exempel kan nämnas att Stockholm stad har arbetat målmedvetet i över tio år med att implementera ny teknik i form av miljöbilar i stadens egen fordonspark samt till företag och privatpersoner. Arbetet har inriktats på att skapa marknader för fordon och bränsle genom framförallt incitament men även att överbygga hinder som försvårat implementeringen av dessa nya tekniker.

### Riktade investeringsprogram och bidrag till hållbara städer

Förvaltningen är positiv till ekonomiska styrmedel men för att långsiktigt minska utsläppen av växthusgaser i Sverige krävs stora förändringar vid investeringar i byggnader, infrastruktur, energisystem m.m. Till övervägande del är dessa investeringar kommunala angelägenheter och ett större stöd till det kommunala klimatarbetet hade förväntats i betänkandet. Klimatinvesteringsbidraget (klimp) föreslås att ersättas av riktade investeringsprogram samt satsningar på hållbara städer. Ingen av satsningarna verkar innehålla möjligheter till bidrag för Klimatinformation.

Fördelen med investeringsprogram är att ansökningsförfarandet planeras bli betydligt enklare. Nya investeringsstöd kommer att riktas mot särskilda områden som distributionsnät för spillvärme, lagring av värme och kyla, användning av stallgödsel för biogasproduktion, utbyggnad av fjärrvärme och fjärrkyla m.m. Eventuellt kan energieffektiviseringssåtgärder, effektivisering av godstransporter, utveckling av teknik för produktion och uppgradering av biogas och konvertering av direktverkande el till fjärrvärme också komma i fråga.

Nackdelen med riktade investeringsstöden är att bidragen begränsas till investeringar av väl beprövade tekniker och åtgärder, vilket leder till minskat nytänkande och införande av nya tekniker. Det blir då även svårare för kommuner att genomföra just de investeringar som passar kommunens speciella förutsättningar.

När det gäller investeringsbidrag hänvisar beredningen även till det nya programmet Hållbara städer inom klimatmiljarden. Under perioden 2009-2010 har 340 miljoner kr avsatts för programmet. Satsningen ska stimulera stadsbyggnadsprojekt som bidrar till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan och som underlättar svensk miljöteknikexport. Hållba-

ra städer föreslås avlösa bidragen till lokala klimatinvesteringsprogram (Klimp). Förvaltningen anser att denna satsning är för låg. Som jämförelse var satsningen på Klimp under 2008 var drygt 390 miljoner kronor.

För annat stöd hänvisar beredningen till den europeiska strukturfonden. Medel från den europeiska strukturfonden delas ut genom de olika Interreg-programmen samt genom europeiska regionala utvecklingsfonder. Dessa program medger ytterst små eller inga investeringar alls. Medel för investeringar kan fås inom EU:s LIFE+-program eller inom sjunde ramprogrammet för forskning och utveckling. Det är även en mycket omfattande administrativ process att ansöka om bidrag inom dessa program, något som få kommuner har möjlighet till.

Förvaltningen anser att kostandseffektiva bidrag till lokala åtgärder med stor klimatnytta behövs även i framtiden, för att kommunerna ska kunna fortsätta med sitt framgångsrika arbete. Som beredningen själv skriver faller bara 26 procent av de åtgärder som hittills har fått stöd inom de kategorier som föreslås för framtida investeringsstöd. Klimatinvesteringsprogrammen och de lokala investeringsprogrammen har tillsammans genererat utsläppsminskningar på ungefär 2,6 procent av Sveriges växthusgasutsläpp, vilket är mer än hälften av det nationella utsläppsminskningens målet till 2008-2012.

Investeringsprogram som riktas till kommunal verksamhet och som förväntas vara styrande måste anpassas till kommunala ledtider. Annonsering av bidragen samt ansökningsperioder behöver anpassas till kommunala planerings- och budgetprocesser som kan vara flera år. Med för korta ledtider kommer endast de investeringar som redan förankrats att genomföras.

#### Klimatkommunikation och beteendeförändringar

När det gäller stöd till kommunernas arbete med klimatkommunikation och beteendeförändringar är åtgärdsförslagen för begränsade. Man poängterar statens ansvar att vara förebild och att staten även i fortsättning ska arbeta med information som stöd för andra styrmedel. Här spelar kommunerna en mycket stor roll tack vare sin närhet till invånarna. Energirådgivningen täcker en del av behovet men räcker inte till för att kunna arbeta med klimatkommunikation i hela dess bredd. Förvaltningen föreslår därför att beredningen bör lägga ett förslag till program som ger kommuner möjlighet att söka projektmedel för klimatkommunikation.

#### Utsläppsrätter

Förvaltningen ser positivt på att Sverige verkar för att transporter ska omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter då transportsportsektorn är den sektor som ökar utsläppen i Sverige. Det är viktigt att få in denna sektor i systemet med utsläppsrätter då det framförallt är den ökade användningen av diesel, p.g.a den allt intensivare tunga trafiken, som orsakar trafiksektorns ökande växthusgasutsläpp.

I detta sammanhang vill förvaltningen påtala att en del av miljöbilsarbetet framöver kommer att inriktas på tunga fordon och både omfatta bränsle och logistik åtgärder.

#### Sjöfart och flyg

Förvaltningen ser positivt på att växthusgasutsläpp från sjöfart omfattas av samma styrmedel som sjöfartens utsläpp av svavel och kväveoxid. Beredningen lyfter fram möjligheterna att anpassa de differentierade farledsavgifter och hamnavgifter så att de även påverkas av fartygets växthusgasutsläpp.

Förvaltningen ser även positivt på förslaget att flygplatsstödet begränsas till att endast omfatta de orter som saknar rimliga alternativ till flygtrafik. Flygets kraftiga påverkan på växthuseffekten beror dels på den höga bränsleåtgången per personkilometer och tonkilometer samt på att utsläppen sker högt upp i atmosfären där gaserna stannar kvar betydligt längre tid.

#### Infrastrukturinvesteringar

Förvaltningen stödjer förslaget att en sammanslagning av trafikverken utreds. Vid en sammanslagning skulle en transportslagsövergripande infrastrukturplanering kunna bidra till ett energieffektivare transportsystem med större samverkan mellan transportsystemen. Detta skulle kunna leda till att framförallt godstransporterna i större utsträckning fraktas med tåg och båt. Förvaltningen ser dock även vikten av att utöka möjligheterna för de dagliga och lokala tågresorna och t.ex. underlätta möjligheten att på ett smidigt sätt kunna ta med cykel på tåg.

Förvaltningen är även positiv till beredningens förslag att järnvägen byggs ut och att ka-

paciteten på järnväg för gods och persontransporter ökar med minst 50 %. I betänkandet framhålls främst möjligheten att ersätta flyg med tåg.

Förvaltningen ser det som mycket viktigt att beredningen tagit upp behovet av insatser och stöd som förbättrar kollektivtrafiken och gör den mer tillgänglig och attraktiv.

#### Trängselskatt och reseavdrag

Förvaltningen stödjer förslaget om att alla kommuner och regioner som önskar ska få införa trängselskatt samt själva besluta om hur intäkterna ska användas. Positivt är även förslaget om översyn av reseavdraget så att det inte är beroende av transportslag utan endast är kopplat till reseavstånd.

#### Miljöbilar och biodrivmedel

Förvaltningen anser det mycket positivt att man föreslår att en enhetlig miljöbilsdefinition tas fram, med skärpta krav på energieffektivitet.

En annan viktig åtgärd är stöd till utveckling av biogasdrift. Förvaltningen föreslår att man i samband med dessa åtgärder differentierar miljöbilspremien så att en större premie ges vid köp av gasbilar som har betydande merkostnader jämfört med andra tillgängliga tekniker.

Dagens styrmedel och förmåner för miljöbilar har på ett effektivt sätt och relativt snabbt etablerat en betydande marknad för miljöanpassade fordon och drivmedel. Genom att bevara dessa förmåner men i god tid avisera en skärpning av kraven på de bilar som ska få åtnjuta dem finns goda möjligheter att bidra till en snabb utveckling av andra generationens ännu mer miljöanpassade och betydligt bränslesnålare miljöbilar.

Att minska utsläppen av växthusgaser med minst 75-90 procent till år 2050 blir svårt utan en väsentligt högre andel biodrivmedel än de 10 procent för år 2020 som Naturvårdsverket och Energimyndigheten föreslagit. Förvaltningen instämmer i Klimatberedningens skrivning att "när tillräckligt underlag finns bör möjligheten prövas att införa ett mer långtgående mål för andelen icke-fossila energibärare i transportsektorn än EU:s mål om 10 procent", förvaltningen anser dock att det redan nu finns ett tillräckligt underlag för ett högre mål.

#### Samhällsplanering

Samhällsplaneringen är av avgörande betydelse för att utsläppen ska kunna minska kraftigt på lång sikt. Beredningen redovisar goda intentioner vad gäller klimathänsyn vid upprättande av översiktsplaner och detaljplaner med förslaget att Plan och bygglagen/miljöbalken bör omformas så att det vid varje plan eller revidering av sådan ska ställas krav på att redovisa hur planen bidrar till minskade koldioxidutsläpp genom att transportbehov och energianvändning minimeras. Förvaltningen anser dock att kravet på redovisning bör omfatta översiktsplaner, områdesplaner och programskedet inom detaljplaneringen. Mindre och enklare planer för exempelvis kompletteringsbebyggelse kan undantas eftersom påverkan är försumbar.

Förvaltningen ser även positivt på förslaget att byggreglerna angående energianvändningen även omfattar ombyggnad och renovering då den största potentialen för energieffektivisering finns i befintlig bebyggelse.

#### Arbetsmaskiner

Förvaltningen stödjer förslaget att minska växthusgasutsläppen från arbetsfordon genom krav på utbildning i sparsamkörning. Detta skulle även leda till minskade utsläpp av hälsofarliga ämnen från arbetsmaskiner. Arbetsmaskiner har identifierats som en betydande utsläppskälla för växthusgaser i Stockholm.

#### ÖVRIGA SYNPUNKTER

Det är en betydande brist att betänkandet innehåller en så liten del om kommunernas viktiga roll i arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige. Enligt Svenska kommuner och landstings enkät har drygt hälften av Sveriges kommuner en politiskt antagen handlingsplan med insatser för att minska utsläppen av växthusgaser. Dessa har redan resulterat i att andel miljöbilar i kommunernas flottor är i genomsnitt 21 procent. I de egna lokalerna arbetar kommunerna med energieffektivisering och förnybar energi i flera sammanhang. 95 procent gör det vid nybyggnad, ombyggnad och renoveringar. 92 procent arbetar med systematisk energieffektivisering i befintligt bestånd. 89 procent har redan konverterat till förnybar energi i uppvärmningen eller arbetar med detta. Många av

kommunerna arbetar även med att minska utsläppen inom näringsliv och hushåll. Många av de viktiga nätverk och samarbetsorgan som finns mellan kommuner för att stimulera och skynda på arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser nämns inte i betänkandet. Ett exempel är Klimatkommunerna (där Stockholm är medlem). I betänkandet nämns endast det av energimyndigheten nystartade projektet hållbar kommun. Det hade varit angeläget att beredningen i varje översiktligt redogjort för hur SKL (Sverige kommuner och landsting) kan bidra till ökade insatser från kommunernas sida. Det är SKL som är det enda organ som kan föra de samlade kommunernas talan, varför det hade varit rimligt med en sådan redogörelse.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 maj 2008 att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande: Användningen av energi som ökar koldioxidutsläpp och därmed också påverkan på klimatet måste begränsa och fasas ut. Det effektivaste sättet att sänka bidraget till växthuseffekten är att i högre grad än tidigare premiera leveranssäkra, klimatneutrala energikällor.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg (s) samt ledamöterna Arhe Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s) och Maria Hannäs (v) med hänvisning till eget yrkande, *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp) med hänvisning till eget yrkande, *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Vilka climateffekter som kan väntas i slutet av detta sekel beror på vilka mängder av växthusgaser som släpps ut under den närmaste tiden. Med nuvarande utveckling kommer de globala utsläppen av växthusgaser att öka under de närmaste årtiondena. En sådan ökning av utsläppen kommer enligt FN:s klimatpanel IPCC mycket sannolikt att orsaka förändringar i det globala klimatsystemet som är större än de som observerats under 1990-talet. På grund av att det finns en tröghet i klimatsystemet kan den globala uppvärmningen och stigande havsnivåer pågå i århundraden, även om koncentrationen av växthusgaser i atmosfären skulle stabiliseras.

Vision 2030 anger att Stockholm ska vara ledande inom klimatområdet. Stockholms kommunfullmäktige har antagit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2050. Det kräver kontinuerliga utsläppsminskningar på ca 4 % per invånare och år. Det innebär att utsläppet av växthusgaser måste minska till ca 3 ton CO<sub>2</sub>e per kommuninvånare år 2015 och till ca 2 ton CO<sub>2</sub>e år 2030.

Stadsbyggnadskontoret anser att Klimatberedningens förslag till övergripande mål i miljö kvalitetsmål Begränsad klimatpåverkan är rimliga. Det är även inriktningsmålen för utsläppen på lång sikt, men det är olyckligt att beredningen inte lyckades enas om ett nationellt mål för minskning av utsläppen av växthusgaser till 2020. Beredningen anger dock att målen bör omprövas i takt med omvärldsförändringar som får inverkan på formuleringar, beräkningar och framtida utfall. Omprövning av målen och besluten är nödvändigt med tanke på att mycket intensiv forskning bedrivs på området och att nya prognoser presenteras kontinuerligt.

Handlingsplanen som klimatberedningen presenterar för att nå det nationella målet till 2020 är mycket omfattande och innehåller förslag inom alla samhällssektorer i form av skatter, handel med utsläppsrätter, lagstiftning, forskning, information och andra styrmedel.

Den fysiska planeringen är av strategisk betydelse för att långsiktigt minska samhällets resurs- och energiförbrukning och kan lägga grunden för långtgående utsläppsminskning-

ar. Beredningens förslag att alla planer ska redovisa hur planen bidrar till minskade koldioxidutsläpp genom att transportbehov och energianvändning minimeras, bör dock endast gälla översiktsplaner och vid fördjupning av översiktsplaner. Detaljplaner bör undantas från kravet eftersom det inte är möjligt att utläsa klimatpåverkan på den nivån. Vid aktualitetsprövning av översiktsplanen kan summan av alla detaljplaners klimatpåverkan bedömas. Förslaget att länsstyrelsen ska ha möjligheter att upphäva kommunala planer som inte uppfyller utsläppskriterierna, blir då inte aktuellt.

Användningen av energi i bostäder och lokaler utgör en stor del av den totala energianvändningen. Det är därför rimligt att kraven på energieffektivitet och energihushållning skärps för både nyproduktion och vid ombyggnader.

Klimatfrågan är en framtidsfråga både med avseende på hur mycket växthusgaser vi släpper ut och med avseende på ett förändrat klimat. Samtidigt som utsläppen av växthusgaser måste minska bör staden anpassas till ett förändrat klimat. Eftersom bebyggelsen har mycket lång livslängd är det viktigt att tidigt beakta och ta hänsyn till effekter av förväntade klimatförändringar. Stadsbyggnadskontoret tog i december 2006 fram rapporten Planering i översvämningshotade områden – rekommendationer och exempel, som behandlar problem med översvämning, skredrisker, grundläggning och VA-frågor. Kontoret arbetar även fortlöpande med att planera för övriga förväntade effekter av klimatförändringarna som ställer större krav på byggnadskonstruktioner och byggprocessen.

## **SISAB**

**SISAB:s** tjänsteutlåtande daterat den 15 maj 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Beredningens förslag och bedömningar avseende bostäder och lokaler anser SISAB vara bra. Det noteras att förslagen är övergripande och att alla förslag erfordrar ytterligare arbete och beslut. SISAB saknar dock en tydligare prioritering inom bygg- och fastighetssektorn, vilket föreslås prioriteras i nästkommande skede.

SISAB vill tillägga att beredningens förslag om krav på energihushållning vid ombyggnation är av stor vikt då fastighetsbeståndet från 50- och 60-talen är föremål för omfattande reparationer av tekniska system etc. Om inte krav framställs riskerar en stor möjlighet i detta avseende gå förlorad för uppsatta mål. Olika former av ekonomiska incitament kommer att behöva definieras i syfte att öka fastighetsägares styrning till att prioritera åtgärder.

## RESERVATIONER M.M.

### Exploateringsnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

#### Förslag till beslut

Exploateringsnämnden beslutar

Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut, samt

Att därutöver anför följande:

Vi stödjer oppositionens eniga reservation i klimatberedningen. Den står i kontrast till den splittrade borgerliga majoritetens politik, som dessutom inte ens hade stöd av sina egna partier. Vi tror att ambitiösare mål skulle vara av godo både för klimatet och för Sverige. I grunden handlar det om huruvida Sverige ska gömma sig bakom andra och följa efter internationella intressen, eller om man ska leda sin egen utveckling. Vi väljer det senare. Vi anser att Sverige bör klara 40 % fram till 2020 i förhållande till utsläppen år 1990. Som kontoret framhåller bör det brytas ned på lokal nivå och Stockholms egna ambitioner bör då också skärpas.

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) och ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) enligt följande.

#### Förslag till beslut

Exploateringsnämnden beslutar

att som svar på remissen anför följande:

Om trafik- och exploateringskontorets tjänsteutlåtande är tongivande för kontorens klimatarbete kan man med fog oroa sig för stadens klimatarbete. Först och främst kan man konstatera att det är tveksamt att jämföra Stockholmarens genomsnittliga utsläpp med genomsnittliga nationella utsläpp. I de 4 ton per år som Stockholmarens beräknas släppa ut ingår enbart utsläpp inom staden. Stockholmarens resor utanför staden och utsläppen för att de konsumerar produkter som är producerade utanför staden ingår inte. I de nationella utsläppen ingår däremot medborgarnas resor inom hela Sverige och konsumtion av produkter producerade i landet. Därmed blir genomsnittssiffran högre. Skulle man vidga synsättet ytterligare och studera hur varje svensks långväga resor och konsumtion av utländska produkter påverkar klimatet skulle genomsnittssvensken (inklusive Stockholmarna) släppa ut betydligt mer än 6 ton per person och år eftersom vi svenskar reser ofta och långväga och konsumerar vanor från alla världens hörn. Att sedan våra utsläpp totalt sett inte är så stora för att vi har en liten befolkning är ingen anledning till att inte agera. Nu när klimatarbetet ska sätta igång på allvar måste alla dra sitt strå till stacken och det är beklagligt att så många instanser nu vill skjuta ifrån sig sitt ansvar. Både trafik- och exploateringskontoren i Stockholm har både resurser och möjlighet att faktiskt påverka situationen, till skillnad från till exempel motsvarande myndigheter i fattiga länder.

Därför bör vi inte pruta på de mål som föreslås i beredningen, istället bör vi skärpa dem, målet för år 2020 bör vara minst 40 procent för att kunna nå inriktningen år 2050 på 75-90 procent. Dessutom bör man istället för att använda det vaga ordet "inriktning" sätta ett mål om att minska utsläppen med minst 85 procent till år 2050. I synnerhet om man som utredningen säger ska minska utsläppen till nära noll vid sekelskiftet. Vi har redan under flera decennier försummat att ställa om till en hållbar energiförsörjning p.g.a. kläna ambitioner.

Vi anser att den positiva vision som finns i klimatberedningens betänkande om att kampen mot klimatförändringarna kan öppna för nya marknader och arbetstillfällen bör anammas av kontoren. Stockholm bör aktivt satsa på att bli den klimatsmarta stad den skulle kunna vara. Tyvärr verkar inte den nuvarande politiken i den riktningen, vilket också avspeglas i kontorens utlåtande med argumentation om att inte ge "orimliga restriktioner" för bostadsbebyggelse och transporter. Detta märks då man genom att öka p-normen, bygga igen små grönområden och satsa på framkomlighet enbart för bilar lägger man grunden för en stad med ännu större klimatpåverkande utsläpp.

Självklart är det viktigt att arbeta med klimatfrågan vid översiktsplanering, men det finns också stora möjligheter att göra det vid detaljplanering och i fördjupade översiktsplaner. Redan vid markanvisning kan man ställa krav på energieffektiv teknik, cykelförvaring, bilpooler och annat som bidrar till minskad klimatpåverkan. Stadsbyggnadskontoret i Lund har framgångsrikt arbetat med detta. Det är alltså möjligt och nödvändigt att beakta klimatpåverkan även i detaljplanerna. Även om kontoren inte tror det är går det att bygga klimatneutrala bostadsområden med enbart förnybar energi. Det är t.o.m. möjligt att låta husen producera el med solceller eller lokala vindkraftverk och sedan tillföra denna el på nätet.

Positivt är dock att kontoren faktiskt lyfter fram höjda drivmedelspriser och övergång till järnväg och sjöfart som möjligheter. Dessa åtgärder ligger dock utanför kontorens påverkan och är därmed bekväma att hänvisa till.

Vad gäller betänkandet är det bra att sjöfarten inkluderas i ett utsläppshandelssystem, däremot borde åtgärderna mot flygtrafiken skärpas, idag beskattas inte flyget varför flygbiljetter ofta är orimligt billiga med tanke på flygets miljökonsekvenser. Enligt betänkandet ska flygplatsstödet ses över, vi menar på att det inte behövs något inrikesflyg söder om Sundsvall (Gotland undantaget). Mål för klimatutsläppen från flyget bör sättas och offentliga bidrag till omotiverade regionala flygplatser bör såsom man föreslår i betänkandet dras in.

*Ersätтарыttrande* med hänvisning till reservationen från Emilia Hagberg och Ann-Margrethe Livh gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) och ersättaren Lotten von Hofsten (v).

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

### **"Förslag till beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

Att som svar på remissen anför följande:

Om trafik- och exploateringskontorets tjänsteutlåtande är tongivande för kontorens klimatarbete kan man med fog oroa sig för stadens klimatarbete. Först och främst kan man konstatera att det är tveksamt att jämföra Stockholmarens genomsnittliga utsläpp med genomsnittliga nationella utsläpp. I de 4 ton per år som Stockholmaren beräknas släppa ut ingår enbart utsläpp inom staden. Stockholmarnas resor utanför staden och utsläppen för att de konsumerar produkter som är producerade utanför staden ingår inte. I de nationella utsläppen ingår däremot medborgarnas resor inom hela Sverige och konsumtion av produkter producerade i landet. Därmed blir genomsnittssiffran högre. Skulle man vidga synsättet ytterligare och studera hur varje svensks långväga resor och konsumtion av utländska produkter påverkar klimatet skulle genomsnittssvensken (inklusive Stockholmarna) släppa ut betydligt mer än 6 ton per person och år eftersom vi svenskar reser ofta och långväga och konsumerar vanor från alla världens hörn. Att sedan våra utsläpp totalt sett inte är så stora för att vi har en liten be-

folkning är ingen anledning till att inte agera. Nu när klimatarbetet ska sätta igång på allvar måste alla dra sitt strå till stacken och det är beklagligt att så många instanser nu vill skjuta ifrån sig sitt ansvar. Både trafik- och exploateringskontoren i Stockholm har både resurser och möjlighet att faktiskt påverka situationen, till skillnad från till exempel motsvarande myndigheter i fattiga länder.

Därför bör vi inte pruta på de mål som föreslås i beredningen, istället bör vi skärpa dem, målet för år 2020 bör vara minst 40 procent för att kunna nå inriktningen år 2050 på 75-90 procent. Dessutom bör man istället för att använda det vaga ordet "inriktning" sätta ett mål om att minska utsläppen med minst 85 procent till år 2050. I synnerhet om man som utredningen säger ska minska utsläppen till nära noll vid sekelskiftet. Vi har redan under flera decennier försummat att ställa om till en hållbar energiförsörjning p.g.a. kläna ambitioner.

Vi anser att den positiva vision som finns i klimatberedningens betänkande om att kampen mot klimatförändringarna kan öppna för nya marknader och arbetstillfällen bör anammas av kontoren. Stockholm bör aktivt satsa på att bli den klimatsmarta stad den skulle kunna vara. Tyvärr verkar inte den nuvarande politiken i den riktningen, vilket också avspeglas i kontorens utlåtande med argumentation om att inte ge "orimliga restriktioner" för bostadsbebyggelse och transporter. Detta märks då man genom att öka p-normen, bygga igen små grönområden och satsa på framkomlighet enbart för bilar lägger man grunden för en stad med ännu större klimatpåverkande utsläpp.

Självklart är det viktigt att arbeta med klimatfrågan vid översiktsplanering, men det finns också stora möjligheter att göra det vid detaljplanering och i fördjupade översiktsplaner. Redan vid markanvisning kan man ställa krav på energieffektiv teknik, cykelförvaring, bilpooler och annat som bidrar till minskad klimatpåverkan. Stadsbyggnadskontoret i Lund har framgångsrikt arbetat med detta. Det är alltså möjligt och nödvändigt att beakta klimatpåverkan även i detaljplanerna. Även om kontoren inte tror det är går det att bygga klimatneutrala bostadsområden med enbart förnybar energi. Det är t.o.m. möjligt att låta husen producera el med solceller eller lokala vindkraftverk och sedan tillföra denna el på nätet.

Positivt är dock att kontoren faktiskt lyfter fram höjda drivmedelspriser och övergång till järnväg och sjöfart som möjligheter. Dessa åtgärder ligger dock utanför kontorens påverkan och är därmed bekväma att hänvisa till.

Vad gäller betänkandet är det bra att sjöfarten inkluderas i ett utsläppshandelssystem, däremot borde åtgärderna mot flygtrafiken skärpas, idag beskattas inte flyget varför flygbiljetter ofta är orimligt billiga med tanke på flygets miljökonsekvenser. Enligt betänkandet ska flygplatsstödet ses över, vi menar på att det inte behövs något inrikesflyg söder om Sundsvall (Gotland undantaget). Mål för klimatutsläppen från flyget bör sättas och offentliga bidrag till omotiverade regionala flygplatser bör såsom man föreslår i betänkandet dras in. ”

*Ersättaryttrande* med hänvisning till ovanstående reservation gjordes av ersättaren Kajsa Stenfelt (v).

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) enligt följande.

”Vi stöder i huvudsak förslaget till utlåtande över remissen.

Vi anser att Sverige bör ha högre ambitioner när det gäller reduktionsmål och satsningar på forskning och åtgärder för att minska klimatbelastningen i vårt land. Sådana åtaganden får dock inte innebära störningar i samhällsfunktioner eller andra kostnader som blir orimligt stora i förhållande till miljönyttan. I dessa frågor måste också ett globalt perspektiv finnas där system med utsläppsrätter, kreditsystem och klimatkompensation används för att förmedla pengar och kunskap via de rika industriländerna till fattiga men växande utvecklingsländer som exempelvis Kina och Indien. Bara dessa två kraftiga växande ekonomier står för ca 40 % av världens befolkning.

Sverige står för 0,2 % av de globala utsläppen av klimatgaser och det är därför viktigt att de åtgärder som föreslås av bland annat klimatberedningen också konsekvent analyseras så att så de verkligen ger de effekter som kan motiveras av kostnaderna. Mot bakgrund av de kraftigt ökande utsläppen av klimatgaser i utvecklingsländer finns i praktiken alltid alternativ användning av nationella medel för miljöinvesteringar också i andra länder.

I ett globalt perspektiv är transportsektorn ett miljöproblem men är inte den största boven när det gäller utsläpp av växthusgaser. Energisektorn, industrin, avskogning utgör globalt sett större problem ur klimatsynpunkt. Idag utgör persontransporter på väg cirka 18 % av utsläppen av koldioxid i vårt land. Denna andel minskar men skall reduktionen bli väsentlig minskad måste nya bränslen och även nya motorer införas i större utsträckning. Precis som förvaltningen föreslår måste utbudet av biobränslen, och inte minst då biogas, öka väsentligt. Det stora problemet inom transportsektorn är den tunga trafiken med godstransporter vars andel av klimatgaser ökar kraftigt. Här måste järnväg och sjöfart användas i större utsträckning för transporter av gods.”

### **Fastighetsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Martin Michel (mp) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

#### **Förslag till beslut**

Nämnden beslutar att avslå förvaltningens förslag till remissyttrande.

Miljöpartiet föreslår följande som svar på remiss om klimatberedningens slutbetänkande.

1. Utsläppsberäkningarna bör standardiseras föra att bli enkla och tydliga.
  2. De nationella målen bör brytas ner till kommunnivå för att bli konkreta samt tydliggöra ansvaret för målluppfyllelsen.
  3. Kostnaderna för åtgärderna bör specificeras.
  4. Utformningen av styrmedel bör ses över till exempel energideklARATIONER.
  5. Införande av tydliga ekonomiska styrmedel.
  6. Krav på handlingsplaner för energisparande åtgärder (gäller både kommunala och privata aktörer).
  7. En effektiv och årlig uppföljning.
  8. Krav på klimatfond i kommuner för att ha ekonomisk buffert för täcka eventuella och förutsedda kostnaderna i kommunernas klimatarbete, så att man inte kan skylla på ekonomin.
  9. Energikrav ska ställas även vid ombyggnad.
  10. Stockholm stads Energicentrums verksamhet ska fortsätta och vidareutvecklas att klimatmålen ska genomsyra fastighetskontorets verksamhet med mätbara årliga mål.
- Därutöver vill vi anförda följande:

Ytterligare synpunkter kan vara att man bör dela upp åtgärder mot kortsiktiga och långsiktiga mål. Det långsiktiga målet bör vara 2030 eller 2050.

Åtgärder som kräver investeringar bör särskiljas.

Beredningens åtgärder bör rangordnas så att de åtgärder som ger största effekt för ett bättre klimat påbörjas först.

Det är bra att fastighetskontoret ser positivt på förslaget till svensk klimatpolitik. Tyvärr märks inte denna positiva attityd av i tjänsteutlåtandet där man är väldigt defensiv. Till skillnad från fastighetskontoret anser vi inte att det är några problem med att ha högt uppsatta utsläppsmål. Det är viktigt att påbörja klimatarbetet så fort som möjligt och att redan från början sätta ribban högt. Vi har redan under flera decennier försummat att ställa om till energieffektiva system och förnybar energi just genom att inte ha några mål och skjuta besluten på framtiden. Det är dags att sätta ned foten och göra något idag, i framtiden kommer åtgärderna att vara betydligt mer krävande och akuta.

Därtill kommer den förändrade klimatsituationen att skapa förändrade förutsättningar i form till exempel väderkatastrofer och klimatflyktingar. Därför bör utsläppsmålen för år 2020 vara högre än de 35 procent som föreslås i betänkandet. Målet bör vara minst 40 procent för att kunna nå inriktningen år 2050 på 75-90 procent. Dessutom bör man istället för att använda det vaga ordet ”inriktning” sätta ett mål om att minska utsläppen med minst 85 procent till år 2050. I synnerhet om man som utredningen säger ska minska utsläppen till nära noll vid sekelskiftet.

Kontoret anser att man ska koppla måluppfyllnad och kostnad, vilket är märkligt resonemang. Vilka kostnader avser man? Klimatfrågan är vår ödesfråga och om vi inte vidtar åtgärder kommer kostnaderna vara så stora i framtiden att vi överhuvudtaget inte kommer att kunna ha några ekonomiska system kvar som liknar det vi har idag. I viss mån kan man göra analyser av energibesparingar, men problemet är snarare att avräkningstiderna är för korta och att man därför inte tar hänsyn de stora kostnader som våra barn och barnbarn får ta i framtiden. Den sk Sternrapporten har också visat att kostnaderna för att nå 2-gradersmålet inte kommer att bli särskilt stora. Åtgärderna för att nå klimatmålen kommer förstås att påverka både människor och samhälle, men om man inte vidtar åtgärder kommer som sagt påverkan att bli betydligt större.

Fastighetskontoret har en mycket viktig uppgift i klimatarbetet då bebyggelsen står för 40 procent av energianvändningen. Det är viktigt att arbeta med ny bebyggelse men kanske ännu mer betydelsefullt att minska energianvändningen i samband med förvaltning och upprustning av befintlig bebyggelse. Att som föreslås ställa energikrav även vid ombyggnad bör göras.

Stora delar av Stockholms bebyggelse är i behov av underhåll och energisparpotentialen vid genomförandet av detta underhåll är stort. En inventering av stadens bebyggelse och dess energisparpotential skulle behöva göras. Om det är så som fastighetskontoret anger vad gäller energideklarationer bör man skärpa kraven så att de inte blir enbart en pappersprodukt.

Därutöver bör man se till att stadens Energicentrum får vara kvar och vidareutveckla sin för klimatet viktiga verksamhet. Även Energirådgivningen för medborgare bör utvecklas och förbättras.

I utredningen står det att kampen mot klimatförändringarna öppnar för nya marknader och arbetstillfällen. Vi ser det som otroligt viktigt att städer såsom Stockholm går i bräschen för klimatarbetet. Vi ser gärna att detta förs fram mer i Stockholm och att man aktivt satsar för att göra staden till den klimatsmarta stad den skulle kunna vara. Tyvärr verkar inte den nuvarande politiken i den riktningen. Genom att öka p-normen, bygga igen små grönområden och satsa på framkomlighet enbart för bilar lägger man grunden för en stad med ännu större klimatpåverkande utsläpp. Det är möjligt och viktigt att redan i planstadiet planera för bilsnålhet. Stadsbyggnadskontoret i Lund har framgångsrikt arbetat med att i detaljplaner och fördjupade översiktsplaner se till att det blir lättare att klara sig utan bil genom att föra in möjligheter för funktionsintegrering, goda cykelförbindelser, bilpooler etc i planerna.

Förvaltningen skriver i sin tertiärrapport 1 att man avser skjuta fram en stor del av energieffektiviseringsåtgärder till 2010? Det är illavarslande med tanke på att lagen om energideklarationer träder i kraft i början av 2009. Hur har förvaltningen tänkt och vad ger det för signaler?

Ur Energimyndighetens hemsida: ”Kommunal energiplanering”

En kommun kan på flera sätt styra energianvändning och energitillförsel. Kommunen kan agera utifrån sina roller som offentlig aktör, informatör, fastighetsägare, arbetsgivare eller som ägare till ett energibolag. Ett sätt att strategiskt påverka utvecklingen är att göra upp en energiplan.

Enligt lagen om kommunal energiplanering (1977:439) ska varje kommun ha en aktuell plan för tillförsel, distribution och användning av energi. Planen fastläggs av kommunfullmäktige.

Det är viktigt att ha en helhetssyn på energiplaneringen, vilket för oss är uppenbart att det saknas och ta hänsyn till miljöeffekterna i såväl lokalt, regionalt som globalt perspektiv. Genom en miljöanalys görs en bedömning av hur miljön, hälsan och hushållningen kommer att påverkas av olika åtgärder eller energisystem. Vi har flera gånger från Miljöpartiets sida påpekat att förvaltningens miljösamordnare ska sitta i ledningsgruppen men förvaltningen väljer en annan lösning.

Byggsektorn använder idag ca 40 % av all energi i samhället. Lagen om energideklarationer av byggnader ställer stora krav på sektorns aktörer att utvärdera, rapportera och föreslå ener-

giförbättringsåtgärder. I detta sammanhang är det oacceptabelt att fastighetsnämnden skjuter upp med ett år det minsta åtgärd de kan vidta i sin energibesiktning som är första steget till åtgärder (se tertialrapport 1, sid 34 och 36). Det är tråkigt att förvaltningen på sidan 34 i tertialrapporten bara tycks se en mängd anledningar till att inte ta fram energideklarationer.

*Reservation* anfördes av ledamoten Bengt Sandberg m.fl. (s) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande.

### **Förslag till beslut**

Fastighetsnämnden beslutar

Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut, samt

Att därutöver anförda följande

Vi stödjer oppositionens eniga reservation i klimatberedningen. Den står i kontrast till den splittrade borgerliga majoritetens politik, som dessutom inte ens hade stöd av sina egna partier. Vi tror att ambitiösare mål skulle vara av godo både för klimatet och för Sverige. I grunden handlar det om huruvida Sverige ska gömma sig bakom andra och följa efter internationella intressen, eller om man ska leda sin egen utveckling. Vi väljer det senare. Vi anser att Sverige bör klara 40 % fram till 2020 i förhållande till utsläppen år 1990. Som kontoret framhåller bör det brytas ned på lokal nivå och Stockholms egna ambitioner bör då också skäpas.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

1. Att till viss del tillstyrka förvaltningens förslag till remissvar
2. Att tillstyrka utredningens handlingsplan men avvisa förslaget till målformulering
3. Att därutöver anförda

”Det är viktigt att påbörja klimatarbetet så fort som möjligt och att redan från början ha högt satta mål. Gör vi det idag behöver inte det vara särskilt svårt eller dyrt, men väntar vi kommer åtgärderna att vara betydligt mer krävande och akuta. Därtill kommer den förändrade klimatsituationen att skapa förändrade förutsättningar i form till exempel väderkatastrofer och klimatflyktingar.

Därför bör utsläppsmålet för år 2020 vara minst 40 procent för att kunna nå inriktningen år 2050 på 75-90 procent. Dessutom bör det istället för ”inriktning” sättas ett mål om att minska utsläppen med minst 85 procent till år 2050. I synnerhet om utsläppen ska minskas till nära noll vid sekelskiftet.

Sverige bör dessutom ha två mål, ett nationellt mål och ett mål för de utsläppsminskningar som vi åstadkommer i andra länder. På det sättet slipper vi den tveksamma diskussionen om flexibla mekanismer där åtgärder utomlands kan kvittas mot de inhemska utsläppen.

Utredningens förslag till målformulering för 2020 är vagt och svagt. Det utgör en klar försvagning av Sveriges klimatpolitiska ambitioner. Hittills har vi legat i framkant internationellt. Vi har del dels tagit på oss ett större beting än vad som följer av internationella överenskommelser, dels formulerat vårt mål utifrån minskningar i Sverige, utan hänsyn till utsläppsrätter som införskaffats från länder i Syd och f.d. Öststater som haft en kraftig ekonomisk tillbakagång sedan basåret 1990. Beredningens förslag bryter mot hittillsvarande politik på båda dessa punkter.

Klimatfrågan är en global krisfråga. Regeringen bör i stället ha en inställning som mer liknar den som Stockholms stad har. I stället för att fråga ”hur lite kan vi komma undan med” bör regeringens inställning vara ”hur mycket kan vi bidra med”. Det senare ligger närmare Stockholms stads inställning, där vi har ett tuffare mål än den som skulle följa av det nationella målet.

Det behövs beslut på olika nivåer, från internationella överenskommelser till beslut i enskilda hushåll, för att klara klimatutmaningen. Regeringens förslag skickar helt fel signaler till aktörerna i Sverige och i vår omvärld. Det försvagar Sveriges klimatpolitiska anseende och förhandlingsstyrka internationellt. Den sänkta ambitionsnivån riskerar att smita av sig till andra aktörer som kommuner och hushåll. Det kan t.ex. motverka syftet med det planerade projektet "Klimatneutrala stockholmare".

Det stora spannet för inriktningsmålet för 2050 är för stort. Den nedre gränsen bör höjas.

En stor utmaning är att minska utsläppen från trafiken. Förnyelsebara drivmedel och snålare fordon har en viktig roll i det arbetet, men det kommer inte att räcka. Det är också viktigt att minska transportarbetet totalt och föra över en ökande andel av transportarbetet till effektiva transportsätt. Stockholm har en given roll i detta arbete givet våra goda förutsättningar för kollektivtrafik. Detta bör få konsekvenser att vägtrafikallstrande vägsatsningar som Förbifart Stockholm avvisas. Minskat utrymme för utsläpp från flygtrafik och ökat behov av bostäder i goda kollektivtrafiklägen bör också på sikt leda till en omprövning av Bromma flygplatsen.

Det kan finnas fördelar med att flera områden ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Men om trafiken tas med är det viktigt att den ingår i en separat bubbla. Betalningsviljan för transporter överstiger delar av den internationellt konkurrensutsatta industrins betalningsförmåga för utsläppsrätter. Transporter riskerar att tränga ut tung industri. Risken är att handelssystemet kollapsar, eller att tilldelningen också i fortsättningen blir för stor för att ha någon minskande effekt på utsläppen.

Den största enskilda utsläppskällan i Stockholm är Fortums koleldade kraftverk i Värtan. Ägaren har inte visat sig vara intresserad av att påtagligt minska utsläppen. I den senaste tillståndsansökan har Fortum ansökt om tillstånd att elda upp till 50 procent biobränsle. Något golv finns inte. EU:s regelverk medger inte att klimatpolitiskt motiverade krav får ställas på utsläppsminskningar för verksamheter som ingår i handelssystemet. Detta är feltänkt och regeringen bör verka för en ändring."

*Reservation* anfördes av ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach m fl (s) samt tjänstgörande ersättaren Tina Kratz (v) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

1. Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. Att därutöver anför följande

"Vi stödjer oppositionens eniga reservation i klimatberedningen. Den står i kontrast till den splittrade borgerliga majoritetens politik, som dessutom inte ens hade stöd av sina egna partier. Vi tror att ambitiösare mål skulle vara av godo både för klimatet och för Sverige. I grunden handlar det om huruvida Sverige ska gömma sig bakom andra och följa efter internationella intressen, eller om man ska leda sin egen utveckling. Vi väljer det senare. Vi anser att Sverige bör klara 40% fram till 2020 i förhållande till utsläppen år 1990. Som kontoret framhåller bör det brytas ned på lokal nivå och Stockholms egna ambitioner bör då också skärpas. Städerna har större potential att vara klimatvänliga och bör därför ta ett större ansvar än glest befolkade områden.

Vi anser att Sverige bör ha högre ambitioner när det gäller reduktionsmål och satsningar på forskning och åtgärder för att minska klimatbelastningen i vårt land. I dessa frågor måste sedan också ett globalt perspektiv finnas där system med utsläppsrätter, creditsystem och klimatkompensation används för att förmedla pengar och kunskap via de rika industriländerna till fattiga men växande utvecklingsländer. Inte minst i Kina och Indien måste insatser göras. Bara dessa två kraftigt växande ekonomier står för ca 40 % av världens befolkning.

Sverige står för 0,2 % av de globala utsläppen av klimatgaser och det är därför självklart att Sverige inte kan lösa klimatfrågan. Mot bakgrund av de kraftigt ökande utsläppen av klimatgaser i utvecklingsländer finns i praktiken alltid alternativ användning av nationella medel för miljöinvesteringar också i andra länder. Man får inte heller glömma att en lång rad av dessa miljöproblem, genom internationell handel, är resultatet av konsumtion i Stockholm, Sverige och Europa.

Sveriges ambitioner att minska sina utsläpp är dock fortfarande nödvändiga för vår trovärdighet, vår teknikutveckling och möjligheten för vårt lilla land i norra Europa att visa vägen och hålla oss i framkant i världen. Inte minst inom de här frågorna.

I ett globalt perspektiv är transportsektorn ett miljöproblem men är inte den största boven när det gäller utsläpp av växthusgaser. Energisektorn, industrin, avskogning utgör globalt sett större problem ur klimatsynpunkt. Idag utgör persontransporter på väg cirka 18 % av utsläppen av koldioxid i vårt land. Denna andel minskar men skall reduktionen bli väsentlig måste nya bränslen och även nya motorer införas i större utsträckning. Då måste utbudet av bio-bränslen, och inte minst då biogas, öka väsentligt. Det stora problemet inom transportsektorn är den tunga trafiken med godstransporter vars andel av klimatgaser ökar kraftigt. Här måste järnväg och sjöfart användas i större utsträckning.”

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg (s) samt ledamöterna Arhe Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s) och Maria Hannäs (v) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anför följande:

Vi stödjer oppositionens eniga reservation i klimatberedningen. Den står i kontrast till den splittrade borgerliga majoritetens politik, som dessutom inte ens hade stöd av sina egna partier. Vi tror att ambitiösare mål skulle vara av godo både för klimatet och för Sverige. I grunden handlar det om huruvida Sverige ska gömma sig bakom andra och följa efter internationella intressen, eller om man ska leda sin egen utveckling. Vi väljer det senare. Vi anser att Sverige bör klara 40 % fram till 2020 i förhållande till utsläppen år 1990. Det bör dessutom brytas ned på lokal nivå och Stockholms egna ambitioner bör då också skärpas.

*Reservation* anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp) med hänvisning till eget yrkande enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden beslutar att även detaljplaner ska redovisa klimatpåverkan och att Stadsbyggnadskontoret ska planera bilsnålt för att minska klimatpåverkan samt att därutöver anför följande:

Det är bra att stadsbyggnadskontoret är positiv till att kraven på energihushållning vid nyproduktion skärps. Idag saknas sådana krav och det inträffar knappt att någon ställs till svars för att ha överskridit energikrav vid byggande, vilket måste göras om något ska hända i praktiken. Där har stadsbyggnadskontoret en viktig roll att se till att kraven efterlevs.

I betänkandet föreslås att man ska ställa energikrav även vid ombyggnad, vilket är ett mycket viktigt steg för att minska bebyggelsens klimatpåverkan. Här måste man fundera över hur detta genomförs i praktiken så att de goda intentionerna omsätts i handling. Stora delar av Stockholms bebyggelse är i behov av underhåll och energisparpotentialen vid genomförandet av detta underhåll är stort. En inventering av stadens bebyggelse och dess energisparpotential skulle behöva göras.

I utredningen står det att kampen mot klimatförändringarna öppnar för nya marknader och arbetstillfällen. Vi ser gärna att detta förs fram mer i Stockholm och att man aktivt satsar för att göra staden till den klimatsmarta stad den skulle kunna vara. Tyvärr verkar inte den nuvarande politiken i den riktningen. Genom att öka p-normen, bygga igen små grönområden och satsa på framkomlighet enbart för bilar lägger man grunden för en stad med ännu större klimatpåverkande utsläpp. Det är möjligt och viktigt att redan i planstadiet planera för bilsnålhet. Stadsbyggnadskontoret i Lund har framgångsrikt arbetat med att i detaljplaner och fördjupade översiktsplaner se till att det blir lättare att klara sig utan bil genom att föra in möjligheter för funktionsintegrering, goda cykelförbindelser, bilpooler etc. i planerna. Därmed torde det vara både möjligt och nödvändigt att beakta klimatpåverkan även i detaljplanerna.

Vad gäller betänkandet i övrigt så instämmer vi i att klimatmålen är för lågt satta. Det är viktigt att påbörja klimatarbetet så fort som möjligt och att redan från början ha högt satta mål. Beslutsfattare har redan i flera decennier försummat att minska användningen av fossila genom att inte satsa på vare sig ny teknik och ändrade beteenden. Allt eftersom tiden går blir

det viktigare att göra någonting. Gör vi det idag behöver inte det vara särskilt svårt eller dyrt, men väntar vi kommer åtgärderna att vara betydligt mer krävande och akuta. Därtill kommer den förändrade klimatsituationen att skapa förändrade förutsättningar i form till exempel väderkatastrofer och klimatflyktingar. Därför bör utsläppsmålen för år 2020 vara högre än de 35 procent som föreslås i betänkandet. Målet bör vara minst 40 procent för att kunna nå inriktningen år 2050 på 75-90 procent. Dessutom bör man istället för att använda det vaga ordet ”inriktning” sätta ett mål om att minska utsläppen med minst 85 procent till år 2050. I synnerhet om man som utredningen säger ska minska utsläppen till nära noll vid sekelskiftet.

Sverige bör dessutom ha två mål, ett nationellt mål och ett mål för de utsläppsminskningar som vi åstadkommer i andra länder. På det sättet slipper vi den tveksamma diskussionen om flexibla mekanismer där åtgärder utomlands kan kvittas mot de inhemska utsläppen.

Det är bra att sjöfarten inkluderas i ett utsläppshandelssystem, däremot borde åtgärderna mot flygtrafiken skärpas, idag beskattas inte flyget varför flygbiljetter ofta är orimligt billiga med tanke på flygets miljökonsekvenser. Enligt betänkandet ska flygplatsstödet ses över, vi menar på att det inte behövs något inrikesflyg söder om Sundsvall (Gotland undantaget). Mål för klimatutsläppen från flyget bör sättas och offentliga bidrag till omotiverade regionala flygplatser bör såsom man föreslår i betänkandet dras in. Vad gäller trafik saknas det i betänkandet förslag om ökat kollektivtrafik och minskad biltrafik. Vi ser gärna några sådana förslag då biltrafikens klimatpåverkan är mycket stor.