



PM 2013:110 RVI (Dnr 303-494/2013)

## Klimat- och energistrategi för Stockholms län Rekommendation från Kommunförbundet i Stockholms län

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Klimat- och energistrategi för Stockholms län” antas.

**Föredragande borgarrådet Per Ankersjö** anför följande.

### *Ärendet*

Länsstyrelsen har regeringens uppdrag att utarbeta en klimat- och energistrategi. Strategin är avsedd att fungera som länets strategi, inte enbart länsstyrelsens. Den är inget handlingsprogram utan behöver kompletteras med konkreta åtgärdsdokument. Strategin utgår från ett antal regionala mål som angriper klimatutmaningen utifrån olika perspektiv, med minskade utsläpp, minskad energianvändning och förnybara energikällor i fokus.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden. På grund av kort remisstid besvarade stadsbyggnadskontoret remissen med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* anser att länsstyrelsens förslag är väl avvägt med tanke på rådighet, med generellt sett både rimliga och specifika mål som bör kunna erhålla bred acceptans hos länets aktörer.

*Exploateringsnämnden* ser positivt på att länsstyrelsen reviderat två av målen så att de är mer realistiska och möjliga för staden och övriga aktörer i regionen att arbeta mot. Bättre förutsättningar ges för att länets aktörer ska kunna åstadkomma förändringar eftersom ouppnåeliga mål riskerar att uppfattas som oseriösa och därmed kontraproduktiva.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* ställer sig bakom länets klimat- och energistrategi och påpekar att den är positiv till strängare målnivåer. Vissa sektorer som berörs i länets strategi har dock kommuner litet mandat över, vilket innebär att styrmedel och incitament måste komma från landsting, riksdag och regering.

*Stadsbyggnadskontoret* konstaterar att stadens rådighet beträffande de åtgärder som behöver vidtas för att nå målen är begränsad. För att klimatmålen ska uppfyllas krävs statliga styrmedel och incitament. De föreslagna åtgärdsområdena omfattar emellertid frågor som staden ser som viktiga i det pågående klimat- och energiarbetet och som finns utvecklat i miljöprogrammet, i åtgärdsprogrammet för klimat och energi samt i förslaget till ny energiplan.

*Trafik- och renhållningsnämnden* ställer sig positiv till strategin då den ligger väl i linje med såväl stadens översiktsplan, Promenadstaden, som stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin.

#### *Mina synpunkter*

Länsstyrelsen har tagit fram en väl genomarbetad strategi för regionala klimatmål och åtgärdsområden som också identifierar olika aktörers genomförandeansvar. Ett framgångsrikt klimatarbete förutsätter ett brett samarbete om åtgärder mellan regionens aktörer.

Strategin har, under arbetets gång, även omarbetats till det bättre och flera av stadens tidigare synpunkter har tillgodosetts. Strategin ligger i linje med Stockholms stads eget miljöprogram och våra klimatmål.

Jag ser även positivt på strängare regler och incitament som leder till att växthusgasutsläppen inom Stockholms stad minskar, men en stor del av de lagar och styrmedel som leder till utsläppsminskningar beslutas av riksdag eller regering. Vissa sektorer som berörs i länets strategi har därför kommuner litet mandat över. Strategin kan emellertid utgöra en plattform för det regionala arbetet där länets kommuner samverkar för att ta fram förslag på incitament och styrmedel samt för diskussioner med riksdag och regering om framtida insatser.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Klimat- och energistrategi för Stockholms län” antas.

Stockholm den 12 juni 2013

PER ANKERSJÖ

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Remissen ”Klimat- och energistrategi för Stockholms län”

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Att delvis bifalla borgarrådets yttrande
2. Utöver detta anföras

Stockholmsregionen ska vara världsledande i att fasa ut de fossila bränslena. Den senaste rapporteringen att CO<sub>2</sub>-halten nått rekordnivåer, och nått över 400 ppm, visar att radikala åtgärder behöver vidtas världen över. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Sverige har en lång historia av framgångsrikt miljö och klimatarbete, och detta arbete behöver nu uppgraderas.

Stockholmsregionen har genom sin befolkningstäthet speciella förutsättningar i Sverige att ha de högsta klimatambitionerna och kunna fasa ut de fossila bränslena först. Länsstyrel-

sen föreslog i sitt tidigare förslag till Klimat- och energistrategi att länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter minskar med 25 procent till år 2020 jämfört med 2005. Nu föreslås 19 procent i detta ”Mål 1”. Att revidera ner målet som nu gjorts är fel väg. På motsvarande sätt gäller ”Mål 4”, där förslaget också här har reviderats ner mellan strategiversionerna. Energianvändning som till 20 procent bygger på förnybart bör och måste vara möjligt att nå.

De mål som länsstyrelsen föreslagit, både denna gång och tidigare, kräver insatser från alla parter. Inte minst måste statens engagemang öka för att målen ska nås. Stockholmsregionen har onekligen särskilda förutsättningar att bli första region i världen att fasa ut de fossila bränslena. Detta kommer att kräva stora investeringar i alltifrån energibesparande renoveringar av miljonprogramsområdena till utbyggnad av t-banenätet. – och resoluta åtgärder från staten att fasa ut fossilbränslena från fordonsparken. Att länsstyrelsens och Stockholms stads sätt att redovisa och hantera statistik skiljer sig är mycket besvärande. Det är angeläget att man snarast enas om gemensamma redovisningssätt.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta att som svar på remissen anföra följande.

Det är uppseendeväckande att flera av målen i klimat- och energistrategin har sänkts sedan staden för ett år sedan behandlade strategin politiskt. Även den gången rekommenderade KSL:s styrelse ett antagande. Att länet antar en klimat- och energistrategi är viktigt. Halten av koldioxid i atmosfären har passerat en ny, oroväckande milstolpe då 400 miljondelar (ppm) nyligen har uppmätts. Därför anser vi att åtminstone originalförslagets mål 1, att länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter ska minska med 25 procent till år 2020 jämfört med år 2005 ska gälla. Det är nödvändigt att arbeta mycket snabbt. Kommuner har flera styrmedel att använda och måste gynna cyklister, fotgängare och bilpooler, lämna incitament för samåkning, arbeta med infrastruktur för elfordon, införa ny parkeringspolitik, bygga ut omlastningscentraler för leveransfordon et cetera.

Arbetet går för långsamt i nuläget. Vi anser också att mål 4 bör bestå av minst 20 procent förnybar energianvändning. Att skärpa målen är viktigt då det annars finns en risk för dåliga beslut på grund av kortsiktigt tänkande. Ett sådant exempel är att dieselbilar fortfarande kan definieras som miljöbilar. Vi vill varna för att överdriva potentialen för energi från skogen. Redan nu råder en betydande nettoimport av biomassa för energi. Utvecklingen mot externa köpcentra är resultatet av politiska beslut, eller snarare politisk underlåtenhet. Det är i första hand kommunerna som bestämmer om denna utveckling och den bör upphöra. Vi vill även lyfta fram betydelsen av samhällsplanering för goda rekreationsmöjligheter inom länet och så att efterfrågan på fritidsresor kan minska.

Vi vill slutligen betona vikten av att skatten på koldioxidutsläpp höjs. Detta är ett kostnadseffektivt sätt att nå klimatmål och det påverkar en rad områden och val som konsumenter och energibolag ställs inför. Länet instanser bör uppmärksamma regeringen på betydelsen av en ökad koldioxidskatt.

### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Karin Rågsjö (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Att inte anta Klimat- och energistrategin för Stockholms län
2. Att målen revideras så att de överensstämmer med vårt mål för Stockholms stad om att Stockholms län ska vara en klimatneutral region 2030.
3. Samt att därutöver anföras

Vänsterpartiet har som mål att skapa ett fossilfritt samhälle redan 2030. Vi kan därför inte stödja KSL:s rekommendation redan av detta skäl. Avgörande är att privatbilismen reduceras kraftfullt, att kollektivtrafiken byggs och tillgängliggörs i motsvarande mån och att Förbifartens stoppas och de 60 miljarder denna kostar görs tillgängliga för andra satsningar.

Vi vill därutöver tillägga att det är viktigt att parallellt redovisa de totala klimateffekterna av samhällets hela verksamhet och effekterna av de utsläpp som kan påverkas genom lokala, regionala och nationella beslut.

## ÄRENDET

Länsstyrelsen har regeringens uppdrag att utarbeta en klimat- och energistrategi. Strategin är avsedd att fungera som länets strategi, inte enbart länsstyrelsens. Den är inget handlingsprogram utan behöver kompletteras med konkreta åtgärdsdokument. Strategin utgår från ett antal regionala mål som fångar klimatutmaningen utifrån olika perspektiv med minskade utsläpp, minskad energianvändning och förnybara energikällor i fokus.

De regionala målen som ingår i strategin är:

Mål 1: Länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter minskar med 19 procent till år 2020 jämfört med 2005. Verksamheter som regleras av handel med utsläppsrätter minskar samtidigt sina utsläpp med 30 procent till år 2020.

Mål 2: Regionens energianvändning är 20 procent effektivare år 2020 jämfört med år 2008, mätt i energiintensitet (tillförd energi per BNP enhet i fasta priser).

Mål 3: De klimatpåverkande utsläpp som energianvändningen ger upphov till minskar med 30 procent per invånare till år 2020 (ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) jämfört med år 2005, och med 40 procent till år 2030.

Mål 4: År 2020 är 16 procent av energianvändningen i transportsektorn förnybar.

Mål 5: Energiproduktionen i länet sker år 2020 till 90 procent med förnybara bränslen, spetslastproduktionen oräknad. År 2030 sker den till 100 procent med förnybara bränslen.

Till målen fogas sex åtgärdsområden:

- Transporter och resande
- Energianvändning i bebyggelse
- Energiproduktion – nya och gamla system
- Samhällsplanering, regionala strukturer och markanvändning
- Långsiktigt bärkraftig konsumtion av varor och tjänster
- Kunskapsuppbyggnad och utvecklingsarbete

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden. På grund av kort remisstid besvarade stadsbyggnadskontoret remissen med ett kontorsyttrande.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att Länsstyrelsen har utvecklat en väl genomarbetad strategi för regionala klimatmål och åtgärdsområden som delvis också identifierar olika aktörers genomförandeansvar. Stadsledningskontoret anser att strategin under arbetets gång har omarbetats till det bättre där flera av stadens tidigare synpunkter har tillgodosetts. Länsstyrelsens strategi är väl avvägd med tanke på rådighet. Målen är generellt sett både rimliga och specifika nog för att nå bred acceptans hos länets aktörer.

Strategin ligger i linje med Stockholms stads egna miljöprogram och klimatmål, som innebär en minskning av växthusgasutsläppen till 3,0 ton per invånare till 2015. Därutöver finner stadsledningskontoret att innehållet i strategin väl möts av stadens egna åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015 (med utblick till 2030). Stadsledningskontoret menar därför att staden står väl rustad för att möta åtaganden ur Länsstyrelsens klimat- och energistrategi. För att målsättningen med strategin ska nås behöver dock konkreta handlingsplaner, program och åtgärder arbetas fram av berörda aktörer.

Stadsledningskontoret kan dock konstatera att Länsstyrelsens mål är utformade utifrån ett beräkningssätt som skiljer sig från Stockholms stads. Förenklat kan man säga att stadens beräkningssätt även inkluderar de indirekta utsläpp som genereras vid produktion och distribution av energi och bränsle, medan Länsstyrelsen redovisar de direkta utsläppen som bildas vid användning av energi och bränsle.

Eftersom Länsstyrelsen saknar verksamhet där strategin kan implementeras, hänvisas strategin till framförallt kommunernas verksamhetsplaner för genomförande och uppföljning. Stadsledningskontoret vill framhålla detta som en risk eftersom målen bara i begränsad omfattning är utformade efter kommunernas rådighet.

Stadsledningskontoret noterar också strategins ansats att sätta klimatfrågan i ett systemsammanhang i fråga om konsumtionens klimatpåverkan. Bland annat avsaknaden av mätmetoder gör dock att underlag för formulering av mål och åtaganden saknas. Om Länsstyrelsen framledes utarbetar sådana metoder erinrar stadsledningskontoret att kommunernas rådighet i denna del inskränks i princip helt till upphandlingsinstrumentet. Stadsledningskontoret anser vidare att staden generellt vare sig kan eller ska ställa krav på vilken konsumtion som medborgarna ska ägna sig åt i någon högre utsträckning. Däremot kan staden skapa förutsättningar för att boende på ett enkelt sätt ska kunna leva hållbart som möjligt. Norra Djurgårdsstaden är ett exempel på miljöprofilområde där staden strävar efter att skapa sådana förutsättningar.

Stadsledningskontoret anser att staden ska ställa sig bakom och anta länets klimat och energistrategi. Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 23 maj 2013 att besvara remissen med exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Elin Olsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* anfördes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 29 april 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret har yttrat sig över förra versionen av den regionala energi- och klimatstrategin. Den reviderade versionen som nu är på remiss innehåller några mindre justeringar samt anpassning av två av miljömålen. I exploateringskontorets svar på förra versionen av Energi och klimatstrategi för Stockholms län från våren 2012 påpekades följande:

- Stockholms stad har höga ambitioner på miljö-, klimat- och energiområdet och väl utvecklade strategi- och styrdokument.

- Stadens högt ställda mål för energihushållning vid nybyggnation på stadens mark innebär att exploateringsnämnden klarar av att leva upp till de regionala energi- och klimatmålen.
- Ett framgångsrikt klimatarbete förutsätter bred samverkan där bl.a. staten har en viktig roll att spela. Resonemang om statliga bidrag och annat stöd borde också ges större utrymme.
- Kontoret bedömde att det var svårt att se hur länets energi- och klimatstrategi ytterligare skulle kunna bidra till mer effektivt klimatarbete i Stockholms stad i och med stadens redan ambitiösa arbete inom detta område.

Miljöförvaltningen konstaterade i sitt remissyttrande från våren 2012 att stadens klimat- och energieffektiviseringsarbete är ambitiöst och bidrar till att uppfylla de regionala målen men att två av de regionala målen är orealistiska. Miljöförvaltningen påpekar att om klimat- och energieffektiviseringsarbetet ska påskyndas bör målen vara utmanande, men möjliga att uppnå inom utsatt tid.

Exploateringskontoret ser positivt på att Länsstyrelsen reviderat två av målen så att de är mer realistiska och möjliga för staden och övriga aktörer i regionen att arbeta mot. Denna justering borde också vara i linje med vad miljöförvaltningen framförde i sitt yttrande våren 2012. Bättre förutsättningar ges för att länets aktörer ska kunna åstadkomma förändringar eftersom ouppnåeliga mål riskerar att uppfattas som oseriösa och därmed kontraproduktiva.

I och med de i övrigt mycket små justeringar av energi- och klimatstrategin har inte Exploateringskontoret några ytterligare synpunkter att framföra.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 21 maj 2013 att besvara remissen med miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Åsa Wester m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Sara Stenudd (V), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 2 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Länsstyrelsens mål är utformade utifrån ett beräkningssätt som skiljer sig betydligt från Stockholms stads beräkningssätt. Stockholms stad beräknar energianvändning utifrån uppskattad energianvändning (konsumtionsperspektiv) med LCA (livscykelanalys) där den handlande sektorn ingår. Länsstyrelsen använder statistik enligt RUS (regional utsläppsstatistik) som beräknar enligt produktionsperspektiv på energiförsörjning (värme och el) och konsumtionsperspektiv på transporter. Förenklat kan man säga att Stockholms stad även inkluderar de indirekta utsläpp som genereras vid produktion och distribution av energi och bränsle, medan Länsstyrelsen redovisar de direkta utsläppen som bildas vid användning av energi och bränsle. I det senare fallet innebär en övergång från fossila till biobränslen att de direkta utsläppen i princip försvinner (eftersom man räknar med fossilt CO<sub>2</sub>, ej biogent, i växthusgasinventeringar). Med Stockholm stads beräkningsmetodik inkluderas även de fossila utsläppen vid produktion och distribution av biobränslen och bioenergi, vilket innebär att en del av växthusgasutsläppen kvarstår vid en konvertering från fossila bränslen till förnybara bränslen. Stadens beräkningsmetod har stöd i internationella protokoll för växthusgasinventeringar.

Utöver denna skillnad inkluderar Länsstyrelsen dessutom direkta utsläpp från avfall, avlopp, lösningsmedel och tarmgaser från djur inom lantbruket i sin klimatgasinventering. Detta innebär att stadens klimatmål inte är jämförbara med Länsstyrelsens mål.

Stockholms stads beräkningssätt beskrivs i rapporten *Stockholms stads utsläppsberäkningar av växthusgaser* som Miljö- och hälsoskydds nämnden godkände den 27 augusti 2009. Vid nämnden 17 januari 2012 godkändes vissa justeringar av beräkningsmetodik enligt ärendet 27 *Rapportering av energianvändning och utsläpp av växthusgaser 2011 samt ny beräkningsmetodik*. Förvaltningen har valt att analysera målen utifrån stadens beräkningsmetodik.

Förvaltningen har kommunicerat underhandssynpunkter på föregående lagda strategi, i huvudsak kring mål 1 och mål 4, till Länsstyrelsen, vilket Länsstyrelsen har tagit hänsyn till i revideringen av strategin. I det här tjänsteutlåtandet framför förvaltningen synpunkter på de mål som förändrats i den omarbetade strategin. Det innebär att förvaltningens synpunkter för mål 2, 3 och 5 kvarstår från bilagda tjänsteutlåtandet.

### **Mål 1**

---

Länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsätter minskar med 19 % till år 2020 jämfört med 2005. Verksamheter som regleras av handel med utsläppsätter minskar samtidigt sina utsläpp med 30 procent till år 2020

---

En minskning av utsläppen utanför handeln med utsläppsätter innebär för Stockholm stad i praktiken att utsläppsminskningen ska ske inom vägtrafiken. En minskning med 19 % inom hela sektorn innebär en utsläppsreduktion på cirka 30 % om den sker på vägtransporterna.

Kommuners rådighet vad gäller vägtransporter är begränsade. Stockholm stad har redan en hög andel kollektivtrafikresenärer, och möjligheter till ytterligare utbyggnad av kollektivtrafik begränsas av den korta tid som återstår till mållåret samt att beslut om kollektivtrafik ligger på landstingets mandat. Den rådigheten kommunen har sträcker sig i princip till åtgärder som försvårar att framföra eller hantera fordon i kommunen, såsom parkeringsnormer eller att skapa gågator. En del av utsläppsminskningarna inom vägtransporter kan naturligtvis ske genom detta, men omfattningen är begränsad. De lagar och styrmedel som leder till utsläppsminskningar, exempelvis genom ökad användning av förnyelsebara bränslen eller styrning av fordonsklasser o.d., beslutas av riksdag eller regering. Förvaltningen ser positivt på strängare regler och incitament som leder till att växthusgasutsläppen inom Stockholm stad minskar utöver Länsstyrelsens föreslagna mål.

Förvaltningen anser att en reduktion av utsläppen utanför handeln med utsläppsätter med 19 % bör vara rimlig att nå till 2020 under förutsättning att utvecklingen fortskrider med den takt den gör idag.

Mål 1 för minskade utsläpp beskriver också en reduktion för verksamheter som regleras av handeln med utsläppsätter. Målet, som innebär en reduktionen av utsläppen med 30 procent till år 2020, bör uppnås med Fortum Värms planerade halvering av kolanvändningen i Värtaverket.

### **Mål 4**

---

År 2020 är 16 % av energianvändningen inom transportsektorn förnybar.

---

Mål 4 är rimligt att nå, men kräver att långsiktiga beslut tas i riksdag, regering och EU som stödjer förnyelsebara bränslen och motsvarande fordon. Precis som Länsstyrelsen påpekar kan det föreslagna ILUC-direktivet<sup>1</sup>, som vill begränsa inblandning av förnyelsebara bränslen producerade med grödebaserad råvara, försvåra uppfyllandet av målet. Det är därför av största vikt att arbeta för att säkerställa en framtida biobränsletillförsel för måluppfyllelse, samt att kunna driva ett strängare mål på lång sikt.

---

<sup>1</sup> ILUC – Indirect land-use change, COM(2012) 595 final



Länsstyrelsen har identifierat 6 åtgärdsområden för att uppfylla de fem klimatmålen i strategin. Vad gäller åtgärdsområdet som rör energiproduktion ställer sig förvaltningen positiva till att Länsstyrelsen problematiserar frågan om trädbränsle kan betraktas som fullt ut förnybart med hänsyn till dess funktion som kolsänka. Med ökad efterfrågan av biobränslen bör Länsstyrelsen även beakta målkonflikter med andra miljömål som strävar efter en biologisk mångfald. Dessutom finns det indikationer på att potentialen hos skog och åker som Länsstyrelsen uppräknar är underskattad.<sup>2</sup>

Förvaltningen ställer sig bakom länets klimat och energistrategi, och vill också framföra att förvaltningen är positiv till strängare målnivåer. Vissa sektorer som berörs i länets strategi har dock kommuner litet mandat över, vilket innebär styrmedel och incitament måste komma från landsting, riksdag och regering. Förvaltningen ser gärna en samverkan mellan länets kommuner för att arbeta fram förslag på styrmedel och incitament som leder till sänkt klimatpåverkan och energianvändning.

#### **Vad innebär strategin för stadens mål?’**

Strategin ligger i linje med stadens klimatmål, som innebär en minskning av växthusgasutsläppen till 3,0 ton per invånare till 2015. Strategin kommer också att fungera som en plattform för det regionala arbetet, till exempel för en kraftig utbyggnad av den regionala kollektivtrafiken, vilket kommer att inverka positivt på stadens klimatmål.

Länsstyrelsens kommande strategier för att uppfylla de stora nationella målen Fossiloberoende fordonsflotta 2030 samt den nationella färdplanen för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050 behöver påbörjas och förankras i god tid före målåren. De åtgärder som leder till måluppfyllelse ska dels hinna beslutas och införas samt att man måste räkna med många års ledtid för omställningen till fossiloberoende och fossilfrihet.

#### **Stadsbyggnadskontoret**

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Efter var stadsbyggnadskontoret kan bedöma synes målen i länsstyrelsens strategi vara i princip förenliga med de mål och planerade åtgärder som staden har. Stadsbyggnadskontoret konstaterar också att stadens rådighet beträffande de åtgärder som behöver vidtas för att nå målen är begränsad. Det gäller främst inom transportsektorn som också är den sektor där användningen av fossilbränslen är som störst, men även åtgärder för att minska energianvändningen i bebyggelsen. För att nå klimatmålen måste styrmedel och incitament beslutas om på statlig nivå. Förslaget i den statliga byggkravutredningen om att begränsa kommunernas möjlighet att till exempel ställa hårdare energikrav vid markanvisning på kommunal mark kan få en motsatt effekt.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar vidare att de föreslagna åtgärdsområdena omfattar de frågor som staden ser som viktiga i det pågående klimat- och energiarbetet och som finns utvecklat i miljöprogrammet, i åtgärdsprogrammet för klimat och energi samt i förslaget till ny energiplan.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att sättet att beräkna utsläpp skiljer sig från stadens metodik. Kontoret anser att det är bra med mätbara mål, men de skilda sätten att beräkna målen i olika strategier och dokument gör att det blir svårt att tolka målen för den som inte är så väl insatt i frågorna.

Slutligen kan noteras att strategin utarbetades under 2011 och några uppgifter är inte längre aktuella varför strategin kan behöva revideras relativt snart.

---

<sup>2</sup> Kåberger, Utredning om fossilbränslefri fordonsflotta – presentation på Svebios årsmöte. Rapport preliminärt klar 1 juni 2013.

## Trafik- och renhållningsnämnden

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 maj 2013 att besvara remissen med trafikkontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret ställer sig positivt till KSL:s rekommendation att anta strategin då den ligger väl i linje med såväl stadens översiktsplan, Promenadstaden, som stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin. De mål trafikkontoret senast hade anmärkningar på har blivit omformulerade till:

Mål 1: *"Länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsriktet minskar med 19 procent till 2020 jämför med 2005...."* Målnivån har justerats från 25 till 19 procent. Målet utgör precis som länsstyrelsen skriver fortfarande en betydande utmaning. För att klara detta mål bedömer kontoret att omfattande åtgärder behöver vidtas inom transportsektorn. Målet förutsätter en minskning av utsläppen inom transportsektorn med ca 29 procent per invånare, vilket är ca tre och en halv gånger mer än vad som uppnåtts de senaste tio åren.

Dock är denna ambitionsnivå nödvändig för att klara riksdagens mål om inga nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Det nationella målet är 22 procent under perioden. I Stockholmsöverenskommelsen enades också parterna om att sänka de sammanlagda utsläppen från vägtrafiken med 30 procent från 2005 till 2030. Det motsvarar en minskning med knappt 20 procent från 2005 till år 2020 och motsvarar precis målnivån.

Mål 4: *"År 2020 är 16 procent av energianvändningen inom transportsektorn förnybar."* Senaste uppmätta nivå är 8,8 procent för länet år 2011. Enligt Stockholms stads miljöprogram ska försäljningen av miljöbränsle utgöra 16 procent redan 2015. Målet bör därför vara uppfyllt till 2020. Dock förutsätter måluppfyllelsen att man tar långsiktiga beslut i riksdag, regering och EU som stödjer en utveckling av förnyelsebara bränslen och motsvarande fordon.

Kontoret stöder ambitionen i strategin och anser att den bör antas. Strategin är emellertid inte ett handlingsprogram utan den kommer att behöva kompletteras med riktade, konkreta åtgärdsdokument som beslutas och finansieras i andra sammanhang. Kontoret förutsätter att trafikkontoret och andra berörda förvaltningar kommer att involveras i kommande arbete.

## RESERVATIONER M.M.

### Exploateringsnämnden

*Reservation* anfördes av Elin Olsson m.fl. (MP) enligt följande.

Att klimat- och energistrategi för Stockholms län snarast revideras igen för att de regionala målen ska överensstämja med ambitionen att Stockholms län år 2030 ska vara en klimatneutral region samt anför följande:

Klimatutmaningen är en ödesfråga inte bara för länet – utan för världen. Stockholms län har inte en låg klimatpåverkan utan en globalt sett hög klimatpåverkan om vår konsumtion och livsstil räknas in. Det är svårt att bortse ifrån den, då det är den huvudsakliga källan till regionens faktiska ekologiska fotavtryck. Åtgärdsområdet om långsiktig bärkraftig konsumtion av varor och tjänster tar även indirekt upp detta genom att ange att utsläppen idag är på cirka tio ton koldioxidekvivalenter per svensk och år. De möjliga åtgärder som redovisas är oerhört viktiga för en hållbar region.

Till de utsläpp av koldioxid där det finns en direkt möjlighet till påverkan framgår att transporterna står för nästan två tredjedelar. Att då föreslå ett mål om enbart 16 procent förnyelsebar energi i transportsektorn – och i raderna efter tala om att målet nästan redan är nått - visar på en oförmåga att hantera omställningen av den sektor där behovet av klimatperspektiv är som allra störst och där rådigheten finns. Under målet diskuteras enbart att påverka mängden förnyelsebara bränslen, men i själva verket är omflyttningen av trafik från väg till spår, kollektivtrafik och cykel det mest effektiva. Fossila bränslen byts då inte främst bara ut mot mer förnyelsebara bränslen, energianvändningen minskar även drastiskt som en följd av att cykel och kollektivtrafik är överlägsna i energieffektivitet gentemot vägtrafiken.

Det är i detta avseende positivt att nödvändigheten att minska vägtrafiken lyfts fram inom åtgärdsområdet, här finns en stor potential till den nödvändiga klimatomställningen. Dock tyder allt på att den trafikpolitik som förs snarare kommer att öka vägtrafiken.

Trafikområden måste ges ett stort utrymme och en bred mix av åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser. Bland annat måste föreslagna vägprojekten i regionen avbrytas. Pengar från bland annat trängselskatterna ska investeras i kollektivtrafik.

Inom energiområdet är det viktigt med kraftfulla energieffektiviseringsåtgärder i det befintliga fastighetsbeståndet, bland annat genom upprustning av miljonprogrammen. Även nybyggnation måste uppfylla höga krav på miljöprestanda och energieffektivisering. Samhällsplaneringen måste utgå ifrån att minska transportbehoven genom att skapa integrerade stadsdelar med korta avstånd mellan boende, skola, arbetsplatser, service och fritidsaktiviteter. Bebyggelsen ska utformas med kollektivtrafiken som grund.

Det är beklagligt att länsstyrelsen - på uppmaning av Stockholms stad - drog tillbaka sin tidigare version av klimat- och energistrategin. Om staden och länet ska ha en trovärdig strategi måste ambitionen höjas och förslag till nya mål utarbetas snarast.

*Reservation* anfördes av Clara Lindblom (V) enligt följande.

- 1 Att avslå förslaget
- 2 Att därutöver anföra

Vänsterpartiet har som mål att skapa ett fossilfritt samhälle redan 2030. Vi kan därför inte stödja KSL:s rekommendation redan av detta skäl. Avgörande är att privatbilismen reduceras kraftfullt, att kollektivtrafiken byggs och tillgängliggörs i motsvarande mån och att Förbifartstunneln stoppas och de 60 miljarder denna kostar görs tillgängliga för andra satsningar.

Vi vill därutöver tillägga att det är viktigt att parallellt redovisa de totala klimateffekterna av samhällets hela verksamhet och effekterna av de utsläpp som kan påverkas genom lokala, regionala och nationella beslut.

*Särskilt uttalande* anfördes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

Detta ärende hade givetvis sett mycket annorlunda ut om en socialdemokratisk budget hade fått gälla. Nämndens förebyggande arbete, liksom kommunens proaktiva och pådrivande miljöarbete, som ju till stor del också ligger på miljö- och hälsoskyddsnämnden, hade fått ett betydligt större utrymme och resurser. Indikatorerna från kommunfullmäktige har i många fall låga ambitioner och är ej pådrivande.

Vi ser det som beklagligt att målen för dygnsmedelvärde för partiklar och kvävedioxid inte uppfylls och hoppas på kraftfullare åtgärder för att förbättra luftkvaliteten till Stockholmarna. Vi anser också att det är anmärkningsvärt att provtagning av trafikdagvatten inte kommer att genomföras p.g.a. att de ekonomiska resurserna saknas.

Det är tydligt att miljöförvaltningens ansvarsområden och arbetsbörda ständigt ökar men de ekonomiska resurserna inte möter upp behoven i samma takt. Detta motsvarar inte våra förväntningar på ett miljöarbete i ”världsklass” även om förvaltningen gör ett mycket beundransvärt jobb inom de ramar som finns.

Socialdemokraterna ser positivt på att förvaltningen arbetar hårt med service mot stadens medborgare mycket god standard på denna punkt då detta är något som vi tycker är viktigt.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

4. Att tillstyrka att kommunfullmäktige antar klimat- och energistrategin för Stockholms län med förändringar av målnivåerna under mål 1 och mål 4.
5. Texten under mål 1 ändras till ”Länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter minskar med minst 25 % till år 2020 jämfört med 2005. Verksamheter som regleras av handel med utsläppsrätter minskar samtidigt sina utsläpp med minst 30 % till år 2020”.
6. Texten under mål 4 ändras till ”År 2020 är minst 20 % av energianvändningen förnybar”.
7. Arbetet med att ta fram och genomföra åtgärder för att nå målen inom utsatt tid påbörjas.
8. Justera beslutet omedelbart.

Flera av målen har sänkts sedan staden för ett år sedan behandlade strategin politiskt. Även den gången rekommenderade KSL:s styrelse ett antagande. Att länet skaffar en klimat- och energistrategi är viktigt då vi redan nu står och väger på en nivå av CO2 som vi inte vet om jorden kan hantera. Halten av koldioxid i atmosfären har passerat en ny, oroväckande, milstolpe då 400 miljondelar (ppm) nyligen har uppmätts. Därför håller vi fast vid originalförslaget mål 1, att länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter ska minska med 25 % till år 2020 jämfört med år 2005. Vi måste nämligen arbeta så pass snabbt. Kommunen och länet har flera styrmedel att använda och måste här jobba med att gynna cyklister och fotgängare, bilpooler, lämna incitament för samåkning, arbeta med infrastruktur för elfordon, införa ny parkeringspolitik, bygga ut omlastningscentraler för leveransfordon, osv, osv. Då förvaltningen anser att det går att nå en reduktion på 19 % med den utveckling som vi ser idag anser vi att det är fullt möjligt att nå målet 25 % om vi ökar takten nu. Vilket vi måste. Och kan. Arbetet går för långsamt i nuläget. Vi anser också att mål 4 bör bestå av minst 20 % förnybar energianvändning. Annars duckar vi redan nu för målet att ha en fossiloberoende bilflotta år 2030. Att höja målen är viktigt då det annars finns en risk att dåliga beslut fattas

p.g.a. kortsiktigt tänkande. Ett sådant exempel är att dieselbilar fortfarande kan definieras som miljöbilar.

Vi vill varna för att överdriva potentialen för energi från skogen. Redan nu har vi en betydande nettoimport av biomassa för energi. Dessutom dubbelräknas potentialen ofta i olika beräkningar. Vi vill påpeka att utvecklingen mot externa köpcentra är resultatet av politiska beslut, eller snarare politisk underlåtenhet. Det är i första hand kommunerna som bestämmer om denna utveckling, den bör upphöra. Vi vill även lyfta fram betydelsen av samhällsplanering för att det finns goda rekreativsmöjligheter inom länet och efterfrågan på fritidsresor minskar. Inte minst kan man behöva avstå ifrån att bygga i vattennära områden i stockholmsregionen, för att dessa ska vara tillgängliga för en bredare allmänhet. Vi vill slutligen betona vikten av att skatten på koldioxidutsläpp höjs. Detta är ett kostnadseffektivt sätt att nå klimatmål. Det påverkar en rad områden: ifall det lönar sig eller inte för bilisten att satsa på förnybara drivmedel, energibolagets val mellan fossila och förnybara bränslen, familjens val mellan flygsemester och mer klimatsmart semester, och så vidare. Länets instanser bör göra det man kan för att uppmärksamma regeringen på betydelsen av en ökad koldioxidskatt.

*Reservation* anfördes av Åsa Wester m.fl. (S) enligt följande.

1. Att tillstyrka att kommunfullmäktige antar klimat- och energistrategin för Stockholms län med förändringar av målnivåerna under mål 1 och mål 4.
2. Texten under mål 1 ändras till ”Länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter minskar med minst 25 procent till år 2020 jämfört med 2005. Verksamheter som regleras av handel med utsläppsrätter minskar samtidigt sina utsläpp med minst 30 procent till år 2020”.
3. Texten under mål 4 ändras till ”År 2020 är minst 20 procent av energianvändningen förnybar”.
4. Arbetet med att ta fram och genomföra åtgärder för att nå målen inom utsatt tid påbörjas.
5. Justera beslutet omedelbart.
6. Därutöver anför följande:

Stockholmsregionen ska vara världsledande i att fasa ut de fossila bränslena.

Den senaste rapporteringen att CO<sub>2</sub>-halten nått rekordnivåer, och nått över 400 ppm, visar att radikala åtgärder behöver vidtas världen över. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Sverige har en lång historia av framgångsrikt miljö och klimatarbete, och detta arbete behöver nu uppgraderas.

Stockholmsregionen har genom sin befolkningstäthet speciella förutsättningar i Sverige att ha de högsta klimatambitionerna och kunna fasa ut de fossila bränslena först. Länsstyrelsen föreslog i sitt tidigare förslag till Klimat- och energistrategi att länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter minskar med 25 procent till år 2020 jämfört med 2005. Nu föreslås 19 procent i detta ”Mål 1”. Att revidera ner målet som nu gjorts är fel väg. På motsvarande sätt gäller ”Mål 4”, där förslaget också här har reviderats ner mellan strategiversionerna. Energianvändning som till 20 procent bygger på förnybart bör och måste vara möjligt att nå.

De mål som länsstyrelsen föreslagit, både denna gång och tidigare, kräver insatser från alla parter. Inte minst måste statens engagemang öka för att målen ska nås.

Stockholmsregionen har onekligen särskilda förutsättningar att bli första region i världen att fasa ut de fossila bränslena. Detta kommer att kräva stora investeringar i alltifrån energibesparande renoveringar av miljonprogramsområdena till utbyggnad av t-banenätet. – och resoluta åtgärder från staten att fasa ut fossilbränslena från fordonsparken.

Att länsstyrelsens och Stockholms stads sätt att redovisa och hantera statistik skiljer sig är mycket besvärande. Det är angeläget att man snarast enas om gemensamma redovisningssätt.

*Reservation* anfördes av Sara Stenudd (V) enligt följande.

Vänsterpartiet har som mål att skapa ett fossilfritt samhälle redan 2030. Vi kan därför inte stödja KSLs rekommendation redan av detta skäl. Avgörande är att privatbilismen reduceras kraftfullt, att kollektivtrafiken byggs och tillgängliggörs i motsvarande mån och att Förbifarten stoppas och de 60 miljarder denna kostar görs tillgängliga för andra satsningar.

Vi vill därutöver tillägga att det är viktigt att parallellt redovisa de totala klimateffekterna av samhällets hela verksamhet och effekterna av de utsläpp som kan påverkas genom lokala, regionala och nationella beslut.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

1. Att Trafik- och renhållningsnämnden ej antar Klimat- och energistrategin för Stockholms län.
2. Att Klimat- och energistrategin för Stockholms län revideras för att de regionala målen ska överrensstämma med ambitionen att Stockholms län år 2030 ska vara en klimatneutral region.
3. Att därutöver anföras följande:

Klimatutmaningen är en ödesfråga inte bara för länet – utan för världen. Att kraven på länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsätter sänks från 25 procent till 19 procent till år 2020 jämfört med år 2005 är att bortse från klimatfrågans betydelse för mänskligheten och jordens ekologiska bärkraft. Det mänskliga systemet måste anpassa sig till naturens förutsättningar, det omvända ger irreversibla och katastrofala följor för såväl mänskligheten som för naturen.

Stockholms län har inte en låg klimatpåverkan utan en globalt sett hög klimatpåverkan om vår konsumtion och livsstil räknas in. Det är svårt att bortse ifrån den, då det är den huvudsakliga källan till regionens faktiska ekologiska fotavtryck. Åtgärdsområdet *om långsiktig bärkraft konsumtion av varor och tjänster* tar även indirekt upp detta genom att ange att utsläppen idag är på cirka tio ton koldioxidekvivalenter per svensk och år. De möjliga åtgärder som redovisas är oerhört viktiga för en hållbar region.

Till de utsläpp av koldioxid där det finns en direkt möjlighet till påverkan framgår att transporterna står för nästan två tredjedelar. Att då föreslå ett mål om enbart 16 procent förnyelsebar energi i transportsektorn – och i raderna efter ange att målet nästan redan är nått visar på en oförmåga att hantera omställningen av den sektor där behovet av klimatperspektiv är som allra störst och där rådigheten finns. Målet har dessutom sänkts från 20 procent sedan beslutet för ett år sedan. Stockholms klimatambitioner går åt fel håll.

Under målet diskuteras enbart att påverka mängden förnyelsebara bränslen, men i själva verket är omflyttningen av trafik från väg till spår, kollektivtrafik och cykel det mest effektiva. Fossila bränslen byts då inte främst bara ut mot mer förnyelsebara bränslen, energianvändningen minskar även drastiskt som en följd av de alternativa transportslagens överlägsna energieffektivitet gentemot vägtrafiken. Det är i detta avseende positivt att nödvändigheten att minska vägtrafiken lyfts fram inom åtgärdsområdet, här finns en stor potential till den nödvändiga klimatomställningen.

Transportsektorn står idag inte enbart för en stor del av utsläppen, trenden är även mot ökande utsläpp. Detta åtgärdsområde måste ges ett stort utrymme och en bred mix av åtgärder, samtidigt som de föreslagna vägprojekten i regionen avbryts.

Fortums kolkraftverk är ytterligare en stor och betydande utsläppskälla och kolkraftverket måste avvecklas omedelbart. Möjligheten till omställning i förnybar energi och el bedöms i övrigt som god. En avgörande fråga för ett effektivt nyttjande av framtida biobränslen kräver

dock kraftfulla energieffektiviseringsåtgärder i det befintliga fastighetsbeståndet. Nybyggnation måste uppfylla höga krav på miljöprestanda och samhällsplaneringen måste utgå ifrån att minska transportbehov och skapa närhet istället för avstånd och att bebyggelsen utformas med kollektivtrafiken som grund.