

Utlåtande 2016:173 RI+V (Dnr 134-175/2015)

Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040

Redovisning av uppdrag i budget 2015

Ersätter Åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015,
dnr 303-172/2012 och Färdplan för fossilbränslefritt Stockholm
2015, dnr 303-496/2013

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 godkänns.
2. Nämnder med genomförandeansvar ska genomföra åtgärder i enlighet med vad som framgår i strategin och särskilt redovisa dessa i sina verksamhetsplaner.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas ge bolagstyrelser med genomförandeansvar i uppdrag att genomföra åtgärder i enlighet med vad som framgår i strategin och särskilt redovisa dessa i sina verksamhetsplaner.
4. Berörda nämnder ska genomföra utredningar med förslag till åtgärder i enlighet med vad som framgår av strategin.
5. Stockholms Stadshus AB uppmanas ge bolagsstyrelser i uppdrag att genomföra utredningar med förslag till åtgärder i enlighet med vad som framgår av strategin.
6. Åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015, dnr 303-172/2012, upphör att gälla.
7. Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050, dnr 303-496/2013, upphör att gälla.
8. Kommunstyrelsen ska göra en samlad översyn av strategin senast år 2018.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

Stadsdirektören ges i uppdrag att ta fram en kommunikationsplan i enlighet med föreliggande ärende.

Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade i samband med budget 2015 att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040 och att utsläppen ska minska till högst 2,3 ton koldioxidekvivalenter (CO₂e) per invånare år 2020. Kommunstyrelsen fick i uppdrag att tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden ta fram en strategi för att nå klimatmålet 2,3 ton CO₂e per stockholmare år 2020 samt en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Dessa två uppdrag presenteras gemensamt i kommunstyrelsens förslag till strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 utgör riktlinje för de klimatrelaterade målen i stadens miljöprogram 2016-2019 och för målet om fossilbränslefrihet år 2040. Strategin tar sin utgångspunkt i den rådande fossilbränsleanvändningen och går sedan sektorsvis igenom trender, prognos och potential för måluppfyllelse till år 2040 samt etappmålet till år 2020.

Strategin är i huvudsak uppdelad i tre av miljöprogrammets målområden; hållbar energianvändning, miljöanpassade transporter samt resurseffektiva kretslopp och identifierar utmaningar och nödvändiga insatser och fördelar genomförandeansvar för dessa.

Till år 2040 identifieras ett stort antal strategiskt viktiga utmaningar för fossilbränslefrihet som staden behöver bemöta och bereda underlag till beslut. De systemgränser som stadens klimatmål är baserade på och som strategin tar sin utgångspunkt ifrån är snäva och stadsledningskontoret vill understryka att de lösningar som kan komma att krävas förutsätter ett betydligt vidare angreppssätt. Stadsledningskontoret vill betona att det regionala perspektivet bör vara vägledande i beredningen av de beslutsunderlag som förestår, framförallt inom transportsektorn.

Strategin utgör en miniminivå för att kunna nå det långsiktiga målet. Ett fossilbränslefritt Stockholm till år 2040 innebär en strukturomvandling och det

är väsentligt att Stockholms stad kontinuerligt prövar möjligheten till en snabbare takt och mer omfattande insatser i klimatarbetet genom att se över strategin inför revideringen av miljöprogrammet och fastställandet av nya etappmål.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret och remitterats till samtliga facknämnder, samtliga stadsdelsnämnder, Stockholms Stadshus AB (som har underremitterat remissen till samtliga dotterbolag), Avdelningen för miljöstrategisk analys KTH, Bil Sweden, Biogas Öst, Botkyrka kommun, Boverket, Centrum för transportstudier KTH, Cykelfrämjandet, Energiforsk, Energigas Sverige, Energimyndigheten, Fastighetsägarna i Stockholm, FORES 2030-sekreteriatet, Fältbiologerna, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Försvarsmakten, Greenpeace, Gröna bilister, Huddinge kommun, Institutet för miljömedicin Karolinska Institutet, IVL Svenska miljöinstitutet, Jordens vänner, Klimataktion Stockholm, Klimatkommunerna, Kommunförbundet Stockholms Län (KSL), Lidingö kommun, Länsstyrelsen Stockholm, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Nacka kommun, Naturskyddsföreningen Stockholm, Naturvårdsverket, Sigtuna kommun, Sollentuna kommun, Stockholm Environment Institute, Stockholm Resilience Center, Stockholms handelskammare, Stockholms läns landsting, Stockholms Naturskyddsförening, Stockholms åkeriförening, Storstockholms lokaltrafik, Svebio Svenska bioenergiföreningen, Svensk energi, Svensk fjärrvärme, Svensk vindenergi, Svenskt Näringsliv Stockholmsregionen, Svenskt vatten, Sveriges kommuner och landsting, SKL, Sveriges redarförening, Swedavia, Sweden Green Building Council SGBC, Södertälje kommun, SÖRAB Söderhalls Renhållningsverk AB, Trafikverket region Stockholm, Transportstyrelsen, Täby kommun, VTI Statens väg och forskningsinstitut, Världsnaturfonden WWF har och Upplands Väsby kommun.

Av dessa har överförmyndarnämnden, Sollentuna kommun och Sveriges Kommuner och Landsting skriftligt meddelat att de avstår från att svara på remissen. Avdelningen för miljöstrategisk analys KTH, Bil Sweden, Botkyrka kommun, Centrum för transportstudier KTH, Cykelfrämjandet, Energiforsk, Fastighetsägarna i Stockholm, FORES 2030-sekreteriatet, Fältbiologerna, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Greenpeace, Gröna bilister, Institutet för miljömedicin Karolinska Institutet, IVL Svenska miljöinstitutet, Jordens vänner, Klimatkommunerna, Lidingö kommun, Myndigheten för

tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Stockholm Environment Institute, Stockholm Resilience Center, Stockholms åkeriförening, Storstockholms lokaltrafik, Svensk energi, Svensk fjärrvärme, Svensk vindenergi, Svenskt Näringsliv Stockholmsregionen, Svenskt vatten, Sveriges redarförening, Sweden Green Building Council SGBC, Södertälje kommun, Transportstyrelsen, Täby kommun och Världsnaturfonden WWF har inte inkommit med svar.

Därutöver har det inkommit yttranden från Arbetsgruppen Rädga Grimstaskogen, ASPO Sverige, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) och Arbetsgruppen Rädga Djurgården - Stoppa Österleden (RDSÖ)samt från en privatperson.

Arbetsmarknadsnämnden anser att förslaget till strategi är bra och kommer bidra till styrningen av insatser för att nå ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Nämnden bedömer dock att det är få delar av strategin som har direkt påverkan på nämndens verksamheter.

Exploateringsnämnden ställer sig positivt till att staden utifrån miljöprogrammets mål om ett fossilbränslefritt Stockholm år 2040 tar fram en strategi för hur staden ska nå dit. Nämnden lämnar även några kommentarer och förslag på justeringar.

Fastighetsnämnden har inga invändningar mot remissen i sin helhet men önskar en del kompletteringar och förtydliganden, främst relaterade till hållbar energianvändning. Innebörden av genomförandeansvar i strategin relativt miljöprogrammet bör förtydligas. Nämnden anser att det vore bra om strategin förtydligas så att fastighetsnämnden ges i uppdrag att bistå Fortum Värme i dess arbete med öppen fjärrvärme. Det bör även förtydligas om energieffektivisering i befintliga byggnader anses vara en prioriterad aktivitet i strategin för ett fossilfritt Stockholm eller inte. Avslutningsvis önskas ett förtydligande kring målet för ökad solenergi då strategin inte uttalar en något annorlunda målbild jämfört med Miljöprogrammet 2016-2019.

Idrottsnämnden beskriver hur de påverkas av strategin och redovisar sitt arbete för att minska energianvändningen och utsläpp av växthusgaser.

Kulturnämnden ställer sig i huvudsak bakom stadsledningskontorets förslag till Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040 samt övriga beslut. Nämnden ser kulturen som en viktig agent för de nödvändiga livsstilsförändringar som krävs för att ställa om Stockholm och efterlyser en kommunikationsplan för stadens gemensamma arbete med klimat-, miljö- och hållbarhet.

Kyrkogårdsnämnden har inget att erinra mot den mycket ambitiösa strategin för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 utan ställer sig bakom förslaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker i huvudsak förslaget och lämnar ett antal synpunkter och förslag. Nämnden lämnar vissa förslag på justeringar av de uppdrag som kommunfullmäktige föreslås ge nämnder och bolag. I huvudsak när det gäller tiden för färdigställande och även att några ytterligare nämnder eller bolag bör delta i arbetet.

Servicenämnden stödjer förslaget till strategi och framhåller att det är angeläget att staden kan hantera klimatfrågorna i ett längre tidsperspektiv samt i beaktande av stadens utveckling som helhet. Nämnden understryker vikten av att ansvaret för klimateffektiva transporter ska utföras i samarbete med miljöförvaltningen. Vidare framhålls att förvaltningen som ansvarig för stadens elupphandling bör vara delaktig i det fortsatta arbetet med energieffektiviseringar.

Socialnämnden ställer sig positiv till stadsledningskontorets förslag till strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Nämnden ser det som centralt att strategin identifierar både direkta och mer långsiktiga åtgärder och strategier samt tydliggör ansvar för genomförande och uppföljning inom staden.

Stadsbyggnadsnämnden anser att det är positivt att staden tar fram en strategi. Nämnden menar att det finns en tydlig och konsekvent beskrivning av insatser för att nå ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Vilka insatser som behövs för att nå etappmålet till år 2020 är däremot inte redovisade på ett tydligt sätt och vissa åtgärder som tas upp i stadens nya miljöprogram saknas i strategin. Vidare behöver stadsbyggnad på ett tydligare sätt behandlas i strategin, som bör få en koppling till uppdateringen av översiktsplanen som pågår. Det bör vidare övervägas om stadsbyggnadsnämnden, i strategin, bör ges i uppdrag att utveckla en arbetsmodell för att arbeta med planutformning och byggnadernas formfaktor (byggnadens omslutande area genom dess uppvärmda) i detaljplaner.

Trafiknämnden anser att inriktningen på strategin är bra men att det ännu tydligare kan lyftas fram att stadsbyggnad är ett av stadens viktigaste verktyg för att minska klimatpåverkan, både generellt men framförallt för att minska behovet av transporter. Nämnden anser att strategin bör kopplas till översiktsplanen och att stadsbyggnadsnämndens roll för att bygga ett transportsnålt samhälle bör tydliggöras.

Utbildningsnämnden anser att det är det positivt att stadens klimatmål konkretiseras i form av en strategi som fördelar ansvaret för de insatser som

krävs inom stadens organisation. Utbildningsnämnden kan i sin kraft av sitt stora lokalnyttjande bidra till måluppfyllelsen genom ökad lokaleffektivitet. Nämnden lämnar även ett antal detaljerade synpunkter på strategin.

Äldrenämnden ser positivt på ambitionen att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad 2040. Äldrenämndens direkta påverkan på användningen av fossila bränslen är dock marginell.

Bromma stadsdelsnämnd ställer sig positiv till remissförslaget som bedöms ge en bra bild av de utsläppsreduktioner som krävs för att Stockholm ska bli fossilbränslefritt. De högt satta målen kräver dock, förutom relevanta ekonomiska medel, även en kontinuerlig uppföljning med tydligt utpekad ansvarsfördelning.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser att det är angeläget att staden som organisation leder och går före i arbetet med att lämna den fossila eran och fullgör systemskiftet genom att utreda möjligheterna till att bli en fossilbränslefri organisation redan år 2030. Nämnden anser att det är positivt att finansiella resurser knyts till implementeringen av strategin vilket ytterligare stärker stadens förutsättningar att nå resultat.

Farsta stadsdelsnämnd ser positivt på ambitionen att verka för att Stockholm som helhet ska vara fossilbränslefritt 2040. Åtgärderna som föreslås i strategin är många och omfattande men sannolikt nödvändiga för att nå målet. Det är positivt om staden kan agera förebild och nå målet en fossilbränslefri organisation redan 2030.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnds bedömning är att strategin är väl formulerad och genomförandeinriktad. Stadsdelsnämndernas ansvar hade kunnat förtydligas ytterligare.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd är positiv till förslaget som de menar är en ambitiös genomgång av nuläget med prognoser och analyser över möjliga måluppfyllelser.

Kungsholmens stadsdelsnämnd är positiv till ambitionen att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040.

Norrmalms stadsdelsnämnd delar bedömningen att stor del av de insatser som behöver vidtas ligger utanför stadens rådighet och att samverkan med externa aktörer är en förutsättning för att målen ska kunna uppnås.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd anser att stadsdelsnämnderna i många fall kan bidra till genomförandet och betonar vikten av att samverka med angränsande kommuner och berörda myndigheter i frågor om t.ex. transporter och cykelvägar.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd ställer sig i huvudsak positiv till föreslagen strategi men har vissa synpunkter rörande de ekonomiska förutsättningarna för stadsdelsnämnden.

Skärholmens stadsdelsnämnd är positiv till att staden har höga ambitioner, samtidigt är det svårt att ta ett helhetsgrepp då staden på flera punkter inte har rådighet.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd är positiv till att staden centralt tar fram en strategi för att fokusera på den sammansatta uppgiften om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 för att infria regeringens ambition att Sverige ska bli världens första fossilbränslefria välfärdsstat. Nämnden lyfter vikten av att staden samlat riktar insatser mot de verksamheter, grupper och geografiska områden som har störst behov av att känna framtidstro i form av nytänkande som kan förena social hållbarhet, hållbar energianvändning samt miljöeffektiva transporter i bostadsområdena.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att strategin är en värdefull utgångspunkt i arbetet med att göra staden till en fossilbränslefri organisation till år 2040 och har inget att erinra mot förslaget.

Älvsjö stadsdelsnämnd är positiv till de föreslagna insatserna i strategin och att de ska följas upp i stadsens integrerade ledningssystem, ILS. Stadsdelsnämnden är endast direkt berörd av kravet på att vidta åtgärder för energieffektivisering med 10%. Här har stadsdelsnämnden begränsade möjligheter att vidta åtgärder. Nämnden saknar en strategi för regional balans med fler arbetsplatser till söderort, vilket är en förutsättning för skapa ett hållbart och fossilfritt transportsystem.

Östermalms stadsdelsnämnd är positiv till ambitionen att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040.

Stockholms Stadshus AB anser att en stor del av de insatser som behöver vidtas ligger utanför stadens rådighet och att samverkan med externa aktörer krävs. Koncernledningen menar vidare att det finns anläggningar som inte kommer att ha kapacitet för de behov strategin medför för att nå etappmålet år 2020, och att strategin kan komma att få ekonomiska konsekvenser som ännu inte är utredda. Koncernledningen välkomnar generellt förslag till utveckling inom miljöområdet, särskilt som bolagen har ägardirektiv att följa, som ska stimulera utvecklingen av miljöanpassade och kostnadseffektiva åtgärder.

Biogas Öst är positiva till beslutet om att tidigarelägga målet om fossilfrihet och att en offensiv strategi för att nå målet nu tas fram. Biogas Öst anser att strategin ännu tydligare bör utvidga sina systemgränser och ta hänsyn till ett vidare angreppssätt, framförallt inom transportområdet, för att en

hållbar utveckling och hållbar omställning till ett fossilfritt samhälle ska kunna ske. Utöver detta har de ett antal detaljerade synpunkter.

Boverket anser att det är vällovt att Stockholms stad har tagit fram ett förslag till Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 men skulle vilja se en tydligare beskrivning av hur uppföljning av målen ska ske och vilka indikatorer som används för uppföljningen. Boverket efterlyser också ett tydligare regionalt och ett nationellt perspektiv.

Energigas Sverige är positiv till att det tas fram en offensiv strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm år 2040. Organisationen menar att strategin ännu tydligare bör utvidga sina systemgränser och ta hänsyn till ett vidare angreppssätt, framförallt inom transportområdet, för att en hållbar utveckling och hållbar omställning till ett fossilfritt samhälle ska kunna ske.

Energimyndigheten anser att dokumentet ger en tydlig bild över de olika sektorer som inkluderas i strategin gällande omställningen till fossilfrihet, inklusive vem som är ansvarig för genomförandet. Myndigheten menar att målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt 2040 är ambitiöst och väl avvägt, och lämnar ett antal generella och specifika synpunkter på strategin.

Försvarsmakten anser att frågan kring ett fossilbränslefritt Stockholm även måste relateras till totalförsvarets behov. Försvarsmakten menar att omställningen mot ett fossilbränslefritt Stockholm behöver ske på ett sådant sätt att energibehovet kan säkras även under svåra förhållanden. Dessa aspekter behöver enligt försvarsmakten belysas mer ingående i underlaget, och det är då viktigt att hänsyn tas till den totala riskbilden – inte bara inom Stockholms stad, samt att samhällets funktionalitet i såväl fred, kris som krig beaktas.

Huddinge kommun anser att det är positivt att Stockholms stad har beslutat om att vara fossilbränslefritt år 2040. Huddinge kommun anser att det skulle vara välkommet med ett mer regionalt synsätt i Stockholms stads klimatarbete och då främst det som handlar om transporter eftersom dessa är geografiskt gränsöverskridande. Insatser som rör transporter kommer i allra högsta grad att påverka Stockholms stads kranskommuner. Huddinge efterfrågar tydligare strategier för hur samverkan med andra aktörer och intressenter ska ske. Huddinge välkomnar att Stockholms stad ska verka för att lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri transportsektor.

Klimataktion Stockholm anser att Stockholm är sent ute när det gäller det klimatstrategiska arbetet. Målet bör vara en fossilfri stad år 2030 istället för år 2040. Klimataktion Stockholm anser vidare att kolanvändningen i Värtaverket måste avvecklas snarast möjligt och att bygge och planering av alla nya motorvägar inklusive redan beslutade som Förbifart Stockholm. De menar

vidare att förbud mot fossilbränsleförsäljning är nödvändigt tidigare än år 2040. De tycker också att konsumtionens roll för att minska utsläppen inte kan negligeras utan bör finnas i strategin samt att staden ska verka för att påverka och minska flygresorna. Stockholm bör ta ett större ansvar för en regional strategi som minskar utsläpp från fossildriven trafik i hela länet och små och stora fastighetsägare ska engageras i arbetet med resurseffektiva kretslopp. Klimataktion Stockholm menar också att det civila samhällets organisationer och medborgarna har en viktig roll att spela. En politisk enighet är nödvändig för långsiktig klimatpolitik. Produktion av förnybar energi måste underlättas och stimuleras.

Kommunförbundet Stockholms län (KSL) ser positivt på att strategin har år 2040 som mållår. KSL föreslår att Stockholms stad i strategin utvecklar resonemanget kring den regionala utvecklingens betydelse för att nå de i strategin uppsatta målen. Dels rörande på vilka sätt olika omvärldsfaktorer kan påverka måluppfyllelsen och dels vilka typer av regionala insatser som kan behövas och hur Stockholms stad kan spela en roll i ett sådant arbete.

Länsstyrelsen Stockholm är positiv till förslaget till strategi för fossilbränslefritt Stockholm och betonar vikten av det regionala perspektivet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap anser att det är ett steg i rätt riktning att Stockholms stad tagit fram en strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm, i syfte att minska de negativa effekter som ett förändrat klimat kan ge upphov till. Myndigheten anser vidare att det är viktigt att tidigt beakta hur omställningarna kan påverka risken för olyckor och förmågan att hantera kriser och har ett antal synpunkter gällande detta.

Nacka kommun anser att strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040 är ambitiös. Nacka kommun framhåller vikten av att Bergs oljehamn läggs ned och omvandlas till en blandad stadsdel. Nacka kommun bedömer inte att den utökade biogasutvinning ur externt organiskt material (t.ex. matavfall) vid Henriksdels reningsverk kommer leda till större skyddsavstånd kring reningsverket.

Naturvårdsverket ser positivt på målsättningen att Stockholms stad har som mål att vara en fossilbränslefri stad 2040 och det finns många viktiga och bra insatser beskrivna i strategin. Naturvårdsverket ser ett stort värde i att städer och regioner sätter ambitiösa mål som det lokala och regionala arbetet kan styras mot. Myndigheten har ett antal detaljerade synpunkter och medskick.

Sigtuna kommun anser att det är en ambitiös strategi med en bra målsättning om att vara en fossilbränslefri stad 2040. Kommunen ser positivt på ambitionen om att nå en fossilfri fjärrvärme till år 2020 som även hjälper Sigtuna att uppnå fossilfri värme. Sigtuna tycker också det är bra att

Stockholm tar initiativ till att verka för styrmedel, lagstiftning och regelverk som stödjer en fossilfri energianvändning och minskad energianvändning.

Stockholms Handelskammare har inte möjlighet att sätta sig in i alla strategins detaljer och väljer därför att lämna ett begränsat remissvar. På några punkter menar Handelskammaren att det remitterade underlaget är så bristfälligt att de anser att den inte kan antas som strategi, dessa detaljerade punkter framgår i remissvaret.

Stockholms läns landsting ställer sig positivt till strategin. Landstinget menar att det är positivt att strategin förtydligar att lösningarna till stor del handlar om stads- och trafikplanering samt ekonomiska styrmedel. Landstinget menar att strategin bör förtydliga ytterligare hur den fysiska planeringen bidrar till minskad klimatpåverkan och att det är av stor vikt att staden inte bortser från de eventuella negativa regionala effekter på klimatet som kan uppstå genom åtgärder och investeringar som genomförs i Stockholm. Landstinget anser vidare att ett fördjupat samarbete med Stockholms stad i dessa frågor är angeläget.

Stockholms Naturskyddsförening anser att Stockholms stad bör vara fossilfritt redan år 2030 istället för år 2040 som aktuell strategi förespråkar. Naturskyddsföreningen anser vidare att Värtaverket ska stängas redan år 2018. Naturskyddsföreningen har därutöver ett antal detaljerade synpunkter på strategin.

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, tycker att strategin ger en bra bild av vad som är möjligt att åstadkomma i Stockholm under de närmaste 20 åren. Svebio har ett antal detaljerade synpunkter främst på frågor gällande bioenergifrågor.

Swedavia anser att flygsektorn bör omfattas av stadens klimatstrategi och lyfter fram att staden bör inkludera åtgärder för att bidra till ökad användning av fossilfritt flygbränsle. Swedavia har därutöver ytterligare ett antal detaljerade synpunkter på strategin.

SÖRAB anser att strategin är tydlig och lättläst och att staden har identifierat viktiga områden för att reducera stadens utsläpp av växthusgaser, men anser att strategin bör förtydligas med vad som avses med stadens verksamheter och stadens organisation. SÖRAB har därutöver ett antal kommentarer på mål, förslag och ytterligare utredningar.

Trafikverket är positiv till initiativet och den huvudsakliga inriktningen på dokumentet. Myndigheten lämnar även ett antal detaljerade synpunkter på strategin.

VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut anser att Stockholms stad har ambitiösa klimatmål och att staden tar klimatfrågan på allvar. VTI påpekar

att många av de åtgärder som krävs för en kostnadseffektiv klimatpolitik inte är lämpliga att hantera på kommunal nivå och anser att strategin bör förtydliga vilken klimatpåverkan Stockholm har respektive inte har rådighet över och vilka handlingsplaner som ämnas tas fram. VTI efterlyser tydligare kopplingar till annat miljöarbete inom Stockholms stad och att strategin kompletteras med ett konsumtionsperspektiv. VTI önskar en större konkretion inte minst vad gäller den kommunala fysiska planeringen. Utöver synpunkterna ovan har VTI ytterligare ett antal detaljerade synpunkter.

Upplands Väsby kommun ser positivt på strategin och ser inga konflikter med kommunens ambitioner inom området.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG) efterfrågar att även stockholmarnas konsumtion innefattas i strategin och anser att det är nödvändigt att trafikarbetet med bil minskar kraftigt. ARG anser att Stockholm, för att nå fossilbränslefrihet och klimatmål, måste avstå från att bygga Förbifart Stockholm och stoppa planeringen av Östlig förbindelse.

ASPO Sverige ger sin syn på Peak Oil, d.v.s. oljeutvinningsstoppen och vilka konsekvenser som de menar att de fossila resursernas ändlighet får för Stockholms stad. Aspo Sverige har ett antal detaljerade synpunkter på strategin.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) och Arbetsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden (RDSÖ) har ett antal detaljerade synpunkter på strategin.

Våra synpunkter

Klimatförändringarna är en av vår tid största utmaningar. Temperaturökningen riskerar att leda till mycket allvarliga konsekvenser för livet på jorden. Under hösten ratificeras det klimatavtal som förhandlades i Paris 2015 och som binder alla länder och ska börja gälla senast år 2020. De länder som undertecknat avtalet har enats om att den globala temperaturökningen ska hållas långt under 2 grader och att jobba för att den ska stanna vid 1,5 grader.

Städerna har en allt viktigare roll i arbetet med att minska klimatpåverkan i världen. Allt fler människor bor i städer och städer står idag för en växande miljöbelastning. Samtidigt finns många lösningar för att minska klimatpåverkan i städerna. Stockholm ligger och ska ligga i fronten för ett aktivt klimat- och miljöarbete bland europeiska städer. En del av detta är arbetet med att göra Stockholm fossilbränslefritt.

Målet är att Stockholm ska vara fritt från fossila bränslen senast år 2040. Det är ett ambitiöst mål som starkt kommer att bidra till den mycket

framstående position som Stockholm har redan idag. Strategin lägger fram beräkningar över de utsläppsreduktioner som krävs för att nå klimatmålen. De insatser som läggs fram inom strategin är de som bedöms ge störst reduktion, där stadens nämnder och bolag har störst rådighet och där konsekvenserna i övrigt bedöms som acceptabla. De etappmål som nämns i strategin, bland annat högst 2,3 ton växthusgaser per invånare år 2020, ska ses som minimimål. Omvärldsförutsättningar och ett offensivt arbete inom området ska möjliggöra beslut om ambitionshöjningar redan före år 2020. Utöver riktade åtgärder föreslås också ett antal utredningar som syftar till att ta fram åtgärdsinriktade handlingsprogram och därmed möjliggöra ett antal beslut under perioden fram till år 2020. Av särskilt stor vikt är att fasa ut kolkraften ur Stockholms fjärrvärmnät, och stadens tydliga målsättning är att det ska ske senast år 2020.

Transportsektorn är starkt fossilberoende och utgör en av de större utmaningarna. Utsläppen av växthusgaser minskar totalt sett i Stockholms stad men de samlade utsläppen från transportsektorn har varit i stort oförändrade de senaste 25 åren. Klimatsmarta transporter är en viktig del av strategin och innebär en övergång till ett mer transportsnålt samhälle samt en övergång från fossilt till förnybart. Transporternas klimatpåverkan har stor bäring på regionens utformning och förutsättningar vad det gäller planering av bostäder, infrastruktur och arbetsplatser. För att klara detta är samarbetet med landstinget, stat och kommuner av yttersta vikt. Stadsplaneringens roll ska inte underskattas i detta arbete och därför tydliggör vi vikten av smart stadsplanering ännu mer i den version av strategin som nu ligger framme för beslut.

Till år 2020 ska staden öka sin egen solenergiproduktion i en takt som styr mot och klarar 2040-målet. Bygglovsprocesser, skatteregler och andra idag osäkra ekonomiska förutsättningar för en snabbare utbyggnad måste klarläggas. Staden ska verka för att medel från stadens klimatinvesteringsmedel, tillsammans med statliga bidrag för klimatinvesteringar, används för en snabbare utbyggnadstakt av solenergiproduktion i staden.

Stadens verksamheter står för ca tio procent av den totala fossilbränsleanvändningen. Det är viktigt att staden agerar förebild och går före i arbetet. Strategin lägger fast målet att stadens egen organisation ska vara fossilbränslefri senast år 2030. Redan till år 2017 ska en handlingsplan tas fram som visar konkret hur detta ska gå till. För åtgärder till och med år 2018 finns i stadens budget en särskild satsning på klimatinvesteringar för att snabba på den omställning som behöver ske.

Den totala klimatpåverkan som Stockholm ger upphov till är betydligt större än den klimatpåverkan som denna strategi hanterar. Ett konsumtionsperspektiv där alla utsläpp räknas in skulle innefatta bland annat utsläpp vid produktion av varor och resor utanför Stockholm. En viktig utmaning utgörs av den stora och ökande klimatpåverkan som orsakas av stockholmarnas flygresor. Stockholms stad arbetar med att minska utsläppen ur även ett konsumtionsperspektiv, bland annat genom information och kravställande, men det ingår inte i denna strategi.

Stockholms stad kan inte göra detta ensam. Staden behöver samarbeta med de som lever och verkar i hela staden för att nå målet. De åtgärder som görs för ett fossilbränslefritt Stockholm får inte heller leda till att utsläppen trycks ut till andra kommuner. Strategin för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 behandlar endast energianvändningen inom stadens geografiska gränser. Stadens förutsättningar till att lyckas är starkt beroende av hur regionen i övrigt agerar. Samarbetet med näringsliv och akademi och de regionala forum och samarbeten som staden ingår i är en förutsättning för att nå målet om fossilbränslefrihet. Utöver insatserna inom stadens gränser krävs en regional och nationell samsyn kring fossilbränsleanvändning och insatser för att skapa förutsättningar för fossilbränslefrihet. Stadens mål om fossilbränslefrihet stöds av det nationella målet om fossilfrihet till år 2045. I strategin konkretiseras de utmaningar som målet om fossilbränslefrihet innebär och vilka beslutsunderlag som behöver tas fram för att nå framgång.

Något som inte nämns i denna strategi men som är en viktig del av stadens klimatarbete är klimatanpassning och reduktion av stadens sårbarheter i relation till ett klimat i förändring. Klimatförändringarna är en planeringsförutsättning som staden använder i utvecklandet av den klimatsmarta staden och kommer att vara en av de tongivande delarna i stadens nya översiktsplan.

Förändringar i strategin jämfört med den utremitterade versionen

Strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040 (bilaga 2 till utlåtandet) har redigerats sedan den skickades ut. De mer innehållsmässiga ändringarna som har skett kommenteras. Det har även skett ett förtydligande av strategins avgränsningar kring konsumtionsperspektivet, det regionala perspektivet och fossilbränslefritt kontra klimatneutralt då ett flertal av remissinstanserna har efterfrågat antingen ett förtydligande eller att dessa perspektiv ska ingå i strategin. Vi har också reviderat ansvariga på några åtgärder där remissinstanserna efterfrågat detta.

Efter synpunkter från bland annat försvarsmakten och myndigheten för samhällsskydd och beredskap har skrivningen om användningen av fossila oljor för spetslast justerats för att tydliggöra att de fossila bränslena i spetslasten successivt kommer att ersättas av förnybara bränslen. Även året för utredningen kopplat till detta har justerats till år 2017 för att överensstämma med de övriga utredningsuppdragen.

Ett antal remissinstanser har kommit med kommentarer angående stadens elproduktion baserad på solenergi. Skrivningen om solenergi låg felaktigt under åtgärderna som ska genomföras fram till år 2020. Åtgärden att staden ska uppnå en egen elproduktion baserad på solenergi som motsvarar minst 10 procent av Stockholms stads elanvändning har flyttats till de övergripande insatserna som behöver göras fram till år 2040. Istället har en reviderad skrivning tillkommit om att staden till år 2020 ska öka sin egen solenergiproduktion i en takt som styr mot och klarar 2040-målet.

Stadsplaneringens viktiga roll för ett fossilbränslefritt Stockholm har fått en större tyngd efter att flera remissinstanser har lyft fram detta. Efter önskemål från både exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har stadsbyggnadsnämnden fått i uppdrag i en ny åtgärd att ta fram en arbetsmodell för planutformning och byggnadernas formfaktor. Stadsbyggnadsnämnden har också fått ett tydligare ansvar för att minska bilismen genom att de har lyfts fram i åtgärden som syftar till detta.

Det har också skett förtydligande skrivningar om de plaster med fossilt ursprung som troligen kommer finnas kvar i avfallsförbränningen år 2040. Utöver detta har ett antal förtydliganden skett utifrån synpunkter från remissinstanserna. Delar av den statistik som finns i dokumentet har också uppdaterats i de fall som det finns mer aktuell statistik tillgänglig. Övriga ändringar kommenteras under ärendebeskrivningen på sida 15.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Föredragande borgarrådets förslag till beslut bifalls delvis.

2. Därutöver anføres följande.

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tätta städer med urbana miljöer som det finns goda förutsättningar för hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målåret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den socialdemokratiskt ledda majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i den rödgröna regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) föreslagit att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten av att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Det är en ambition som den rödgröna regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög

utträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels för att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels för att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgsbarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Avslutningsvis stödjer vi målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 godkänns.
2. Nämnder med genomförandansvar ska genomföra åtgärder i enlighet med vad som framgår i strategin och särskilt redovisa dessa i sina verksamhetsplaner.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas ge bolagstyrelser med genomförandansvar i uppdrag att genomföra åtgärder i enlighet med vad som framgår i strategin och särskilt redovisa dessa i sina verksamhetsplaner.
4. Berörda nämnder ska genomföra utredningar med förslag till åtgärder i enlighet med vad som framgår av strategin.

5. Stockholms Stadshus AB uppmanas ge bolagsstyrelser i uppdrag att genomföra utredningar med förslag till åtgärder i enlighet med vad som framgår av strategin.
6. Åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015, dnr 303-172/2012, upphör att gälla.
7. Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050, dnr 303-496/2013, upphör att gälla.
8. Kommunstyrelsen ska göra en samlad översyn av strategin senast år 2018.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

Stadsdirektören ges i uppdrag att ta fram en kommunikationsplan i enlighet med föreliggande ärende.

Stockholm den 9 november 2016

På kommunstyrelsens vägnar:
K A R I N W A N N G Å R D

Katarina Luhr

Kerstin Tillkvist

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

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

Remissammanställning

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade i samband med budget 2015 att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040 och att utsläppen ska minska till högst 2,3 ton koldioxidekvivalenter (CO₂e) per invånare år 2020. Kommunstyrelsen uppdrogs att tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden ta fram en strategi för att nå klimatmålet 2,3 ton CO₂e per stockholmare år 2020 samt en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Dessa två uppdrag presenteras gemensamt i kommunstyrelsens förslag till strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040 (bilaga 2 till utlåtandet) har redigerats sedan det skickades ut. Alla ändringar i dokumentet är markerade med spåra ändringar. En stor del av förändringarna är av språklig karaktär som förtydliganden eller för att det har kommit mer aktuell statistik. Andra beror på inkomna remissvar och kommenteras under *Våra synpunkter* på sida 11. En del rena fel har också rättats till, ett exempel är att alla utredningar nu har slutår 2017.

Reviderad version av strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040

Strategi för fossilbränslefritt Stockholm utgör riktlinje för de klimatrelaterade målen i stadens miljöprogram 2016-2019 och för målet om fossilbränslefrihet 2040. Strategin tar sin utgångspunkt i den rådande fossilbränsleanvändningen och går sedan sektorsvis igenom trender, prognos och potential för måluppfyllelse till 2040 samt etappmålet till år 2020.

Strategin är i huvudsak uppdelad i tre av miljöprogrammets målområden; hållbar energianvändning, miljöanpassade transporter samt resurseffektiva kretslopp och identifierar utmaningar och nödvändiga insatser och fördelar genomförandeansvar för dessa.

Målet om 2,3 ton CO₂e till 2020 uttrycks i miljöprogrammet och berör samtliga nämnder och bolagsstyrelser. Genom beslut av denna strategi ges ett antal utpekade nämnder och bolagsstyrelser ett särskilt genomförandeansvar för olika prioriterade insatser. Respektive nämnd och bolagsstyrelse med genomförandeansvar ansvarar för att fastställa, genomföra och följa upp de insatser som ingår i strategin. I det ansvaret ingår att analysera vilka åtgärder som är mest kostnadseffektiva för staden. För åtgärder till och med år 2018 finns i stadens budget en särskild satsning på klimatinvesteringar och strategin

ger vägledning kring vilka områden som är prioriterade i fördelningen av dessa medel samt indikerar behov av budgetprioriteringar på längre sikt.

Insatserna för att nå etappmålet till år 2020 är mer åtgärdsinriktade medan insatserna för fossilbränslefrihet 2040 är av mer strategisk karaktär. Till år 2040 identifieras ett stort antal strategiskt viktiga utmaningar för fossilbränslefrihet som staden behöver bemöta och bereda underlag till beslut. Merparten av dessa utmaningar ligger utanför stadens rådighet varför ett bredare angreppssätt krävs för att bereda väg för fossilbränslefrihet.

Strategin lägger fram beräkningar över de utsläppsreduktioner som krävs för att nå klimatmålen. De insatser som läggs fram inom strategin är de som bedöms ge störst reduktion och där stadens nämnder och bolag har störst rådighet och där konsekvenserna i övrigt bedöms som acceptabla. De insatser som föreslås i strategin är följande:

Hållbar energianvändning

- Staden säkerställer att Fortum Värme genomför sitt beslut att avveckla kolanvändningen. Stadens ambition är att kolanvändningen ska vara avvecklad till år 2020. En plan för avveckling av kolanvändningen i KVV6 ska redovisas senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen samt Stockholms Stadshus AB:s koncernstyrelse och AB Fortum Värme
- Staden samverkar med berörda aktörer för att användningen av fossila oljor för spetslast hos energibolag, sjukhus m.m. successivt ersätts av förnybara bränslen och avrapporterar utvecklingen år 2017.
 - Genomförandeansvar: Stockholms Stadshus AB:s koncernstyrelse
- Staden bistår Fortum Värme i dess arbete med att öka anslutningarna till öppen fjärrvärme och utreder möjligheterna till ytterligare anslutningar. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden tillsammans med Stockholms Stadshus AB:s koncernstyrelse och AB Fortum Värme
- Staden ska utreda möjligheterna att till öka mängden förnybar el som produceras i staden. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.

- Genomförandeansvar: Stockholms Stadshus AB:s koncernstyrelse, AB Fortum Värme och miljö- och hälsoskyddsämnden
- Staden ska verka för att styrmedel, lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri energianvändning.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen
- Staden ska uppnå en egen elproduktion baserad på solenergi som motsvarar minst 10% av Stockholms stads elanvändning.
 - Genomförandeansvar: Fastighetsnämnden och bolagsstyrelserna för AB Svenska bostäder, AB Stockholmskem, AB Familjebostäder, Micasa fastigheter i Stockholm AB och Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB).

Åtgärder för att uppnå etappmålet till år 2020

Etappmålet om högst 2,3 ton till 2020 motsvarar ett reduktionsbehov om 285 000 ton för energianvändningen inom bebyggelsen och ska uppnås genom följande åtgärder och årligen följas upp inom ramen för miljöprogrammet

- Staden ska vidta åtgärder för att säkerställa ett fjärrvärmesystem som sammantaget reducerar utsläppen med minst 240 000 ton CO₂e till 2020.
 - Genomförandeansvar: Stockholms Stadshus AB:s koncernstyrelse och AB Fortum Värme
- Staden ska vidta åtgärder för energieffektivisering med tio procent jämfört med referensåret 2015 inom stadens verksamheter som sammantaget reducerar utsläppen med minst 20 000 ton CO₂e till år 2020.
 - Genomförandeansvar: Samtliga av stadens nämnder och bolagsstyrelser men i synnerhet fastighetsnämnden och servicenämnden och bolagsstyrelserna för AB Svenska bostäder, AB Stockholmskem, AB Familjebostäder, Micasa fastigheter i Stockholm AB och SISAB

- Staden ska vidta åtgärder för att ställa krav på att energianvändningen i nyproducerade byggnader på av staden anvisad mark ska vara högst 55 kWh/m² Atemp med sikte mot 45 kWh/m² Atemp som sammantaget reducerar utsläppen med minst 25 000 ton CO₂e.
 - Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden
- Staden ska ta fram en arbetsmodell för planutformning och byggnadernas formfaktor i syfte att förbättra förutsättningarna för att energikraven ska kunna uppnås.
 - Genomförandeansvar: Stadsbyggnadsnämnden
- Staden ska öka sin egen solenergiproduktion till år 2020 i en takt som styr mot och klarar 2040-målet.
 - Genomförandeansvar: Fastighetsnämnden och bolagsstyrelserna för AB Svenska bostäder, AB Stockholmshem, AB Familjebostäder, Micasa fastigheter i Stockholm AB och SISAB

Miljöeffektiva transporter

- Staden ska ta fram en handlingsplan för fossilbränslefrihet inom vägtransportsektorn och utreda möjligheterna till att utfärda förbud mot fossilbränsleförsäljning till år 2040 med delmål till 2030. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen med stöd av miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden.
- Staden verkar för att styrmedel, lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri transportsektor.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen
- Staden utreder åtgärder för fossilbränslefri sjöfart. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Styrelsen för Stockholms Hamnar AB
- Staden tar fram en handlingsplan för användande av fossilbränslefria arbetsmaskiner. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden och trafiknämnden.
- Staden verkar för att miljözoner införs i kommunen som innebär att fordon med fossila bränslen ej tillåts från senast år 2040.

Åtgärder för att uppnå etappmålet till år 2020

Etappmålet om högst 2,3 ton till 2020 motsvarar ett reduktionsbehov om 228 000 ton inom transportsektorn och ska uppnås genom följande åtgärder och årligen följas upp inom ramen för miljöprogrammet:

- Staden ska vidta åtgärder för att minska biltrafiken som sammantaget motsvarar en reduktion av utsläppen med minst 80 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden
- Staden ska vidta åtgärder för att minska den fossila energianvändningen i vägtrafiksektorn som motsvarar en reduktion om minst 140 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden tillsammans med kommunstyrelsen
- Staden ska vidta åtgärder för klimateffektiva transporter i stadens organisation som sammantaget motsvarar en reduktion om minst 8 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Servicenämnden

Resurseffektiva kretslopp

- Staden ska utreda möjligheterna till att minska plaster med fossilt ursprung i avfallet som går till förbränning. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Stockholms Stadshus AB:s koncernstyrelse tillsammans med Stockholm Vatten Avfall AB och AB Fortum Värme
- Staden ska ta fram en utredning som beskriver hur en ökad produktion av biogas säkerställs för att möta behovet av att ersätta fossil naturgas. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillsammans med Stockholms Stadshus AB:s koncernstyrelse och styrelsen för Stockholm Vatten Avfall AB.

Åtgärder för att uppnå etappmålet till år 2020

Etappmålet om högst 2,3 ton till år 2020 kräver en reduktion om minst 20 000 ton CO₂e som ska uppnås genom följande åtgärd och årligen följas upp inom ramen för miljöprogrammet:

- Staden ska vidta åtgärder för ökad biogasproduktion som sammantaget motsvarar en reduktion på 20 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Styrelsen för Stockholm Vatten Avfall AB

Kompensation

Eftersom det kan bli svårt att ersätta alla fossila bränslen med förnybara inom flyg och internationell sjöfart samt att det även kan finnas plast med fossilt ursprung i avfallsförbränningen, kan staden tillämpa kompensation för dessa utsläpp för att uppnå klimatneutralitet.

- Staden ska utreda möjligheterna till att skapa kolsänkor i staden för att kompensera eventuellt kvarvarande rester av fossila bränslen. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Stockholms Stadshus AB:s koncernstyrelse och Fortum Värme AB.

Fossilbränslefri organisation 2030

- Staden ska ta fram en handlingsplan för att staden som organisation ska vara fossilbränslefri år 2030. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen tillsammans med miljö- och hälsoskydds nämnden och servicenämnden

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige har beslutat att staden ska vara fossilbränslefri 2040 med ett etappmål om högst 2,3 ton CO₂e per invånare 2020. Stadsledningskontoret kan konstatera att stadens mål speglar den utsläppsreduktion som krävs globalt för att nå Parisavtalets mål. Städer står för cirka 70 procent av de globala utsläppen och staden har stora möjligheter att till att agera internationell förbild i det arbetet. Stockholms mål stämmer väl överens med regeringens målsättning om att Sverige skall bli ett av

världens första fossilfria välfärdsländer har goda förutsättningar till att kombinera minskad klimatpåverkan och en väl utvecklad välfärd.

Strategin belyser ett vitt spektrum av utmaningar som staden behöver bemöta för att nå målet om fossilbränslefrihet till 2040. Staden har ett begränsat mandat över de utmaningar som identifierats och stadsledningskontoret kan konstatera att staden är starkt beroende av vad som sker i regionen jämte andra omvärldsfaktorer. De systemgränser som stadens klimatmål är baserade på och som strategin tar sin utgångspunkt ifrån är snäva och stadsledningskontoret vill understryka att de lösningar som kan komma att krävas förutsätter ett betydligt vidare angreppssätt. Stadsledningskontoret vill betona att det regionala perspektivet bör vara vägledande i beredningen av de beslutsunderlag som förestår, framförallt inom transportsektorn.

Strategin följs upp inom ramen för den ordinarie uppföljningen av de klimatrelaterade målen i miljöprogrammet. Strategin ska också utgöra en grund för kommunstyrelsens ansvar för att driva på och följa upp stadens insatser för fossilbränslefrihet. Stadsledningskontoret kan därför konstatera att denna strategi mer integrerad i stadens styrning och uppföljning än föregående planer och detta bedöms utgöra en framgångsfaktor.

Stadsledningskontoret avser att återkomma med förtydligade anvisningar kring uppföljningen av strategin. Dessutom knyts finansiella resurser till implementeringen av strategin vilket är ytterligare stärker stadens förutsättningar till att nå resultat. Medel ur den särskilda satsningen på klimatinvesteringar inom mandatperioden fördelas av kommunstyrelsen och strategin ger vägledning kring vilka områden som är prioriterade i den fördelningen. Medel kan ges till åtgärder som avser investering eller reinvestering som kan genomföras under ett budgetår samt har ett tydligt samband med stadens miljöprogram klimatstrategi för fossilbränslefrihet 2040. Medlen kan ges till projekt redan finns planlagda för att växla upp eller tidigarelägga investeringen för större och tidigare klimatnytta. Stadsledningskontoret anser att fördelningen av medel ska styras av principen att de tillfaller investeringar som har störst klimatnytta, det vill säga störst minskning av växthusgasutsläpp per investeringskrona samt att investeringar görs inom de sektorer där fossilbränsleberoendet är stort. Investeringar för att anpassa Stockholm till ett klimat i förändring omfattas också av denna särskilda satsning. Stadsledningskontoret vill understryka möjligheten till att kombinera klimatinvesteringsmedlen med extern medfinansiering, till exempel den statliga satsningen *Klimatklivet* samt EU-medel.

Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att staden som organisation leder och går före i arbetet med att lämna den fossila eran och fullgör systemskiftet genom att utreda möjligheterna till att bli en fossilbränslefri organisation redan 2030.

Stadsledningskontoret ser också ett stort värde av att staden fortsätter att vara ett fördedöme inom det internationella klimatarbetet. Staden bör därför stärka sina insatser med syfte att både inspirera andra städer att följa stadens exempel men även för att ta hjälp av och inhämta goda exempel från andra framgångrika städer.

Stadsledningskontoret vill slutligen understryka behovet att kontinuerligt pröva möjligheten till en snabbare takt och mer omfattande insatser inom klimatområdet.

Därför bör strategin som helhet ses över senast 2018 för att fastställa ambitiösa etappmål och skapa en så kallad målbana fram till 2040.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att förslaget till Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 godkänns.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret och remitterats till samtliga facknämnder, samtliga stadsdelsnämnder, Stockholms Stadshus AB (som har underremitterat remissen till samtliga dotterbolag), Avdelningen för miljöstrategisk analys KTH, Bil Sweden, Biogas Öst, Botkyrka kommun, Boverket, Centrum för transportstudier KTH, Cykelfrämjandet, Energiforsk, Energigas Sverige, Energimyndigheten, Fastighetsägarna i Stockholm, FORES 2030-sekreteriatet, Fältbiologerna, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Greenpeace, Gröna bilister, Huddinge kommun, Institutet för miljömedicin Karolinska Institutet, IVL Svenska miljöinstitutet, Jordens vänner, Klimataktion Stockholm, Klimatkommunerna, Kommunförbundet Stockholms Län (KSL), Lidingö kommun, Länsstyrelsen Stockholm, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Nacka kommun, Naturskyddsföreningen Stockholm, Naturvårdsverket, Sigtuna kommun, Sollentuna kommun, Stockholm Environment Institute, Stockholm Resilience Center, Stockholms handelskammare, Stockholms läns landsting, Stockholms Naturskyddsförening, Stockholms åkeriförening, Storstockholms lokaltrafik, Svebio Svenska bioenergiföreningen, Svensk energi, Svensk fjärrvärme, Svensk vindenergi, Svenskt Näringsliv Stockholmsregionen, Svenskt vatten, Sveriges kommuner och landsting, SKL, Sveriges redarförening, Swedavia, Sweden Green Building Council SGBC, Södertälje kommun, SÖRAB Söderhalls Renhållningsverk AB, Trafikverket region Stockholm, Transportstyrelsen, Täby kommun, VTI Statens väg och forskningsinstitut, Världsnaturfonden WWF och Upplands Väsby kommun.

Av dessa har överförmyndarnämnden, Sollentuna kommun och Sveriges Kommuner och Landsting skriftligt meddelat att de avstår från att svara på remissen. Avdelningen för miljöstrategisk analys KTH, Bil Sweden, Botkyrka kommun, Centrum för transportstudier KTH, Cykelfrämjandet, Energiforsk, Fastighetsägarna i Stockholm, FORES 2030-sekreteriatet, Fältbiologerna, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Greenpeace, Gröna bilister, Institutet för miljömedicin Karolinska Institutet, IVL Svenska miljöinstitutet, Jordens vänner, Klimatkommunerna, Lidingö kommun, Myndigheten för

tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Stockholm Environment Institute, Stockholm Resilience Center, Stockholms åkeriförening, Storstockholms lokaltrafik, Svensk energi, Svensk fjärrvärme, Svensk vindenergi, Svenskt Näringsliv Stockholmsregionen, Svenskt vatten, Sveriges redarförening, Sweden Green Building Council SGBC, Södertälje kommun, Transportstyrelsen, Täby kommun och Världsnaturfonden WWF inte inkommit med svar.

Därutöver har det inkommit yttranden från Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ASPO Sverige, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) och Arbetsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden (RDSÖ), Försvarsmakten samt från en privatperson.

Innehållsförteckning	Sid
Arbetsmarknadsnämnden	27
Exploateringsnämnden	28
Fastighetsnämnden	30
Idrottsnämnden	31
Kulturnämnden	33
Kyrkogårdsnämnden	34
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	35
Servicenämnden	38
Socialnämnden	39
Stadsbyggnadsnämnden	40
Trafiknämnden	41
Utbildningsnämnden	42
Äldrenämnden	44
Bromma stadsdelsnämnd	44
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	46
Farsta stadsdelsnämnd	47
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd	47
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	48
Kungsholmen stadsdelsnämnd	49
Norrmalms stadsdelsnämnd	50
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	51
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	51
Skärholmens stadsdelsnämnd	52
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	53
Södermalms stadsdelsnämnd	54
Älvsjö stadsdelsnämnd	55

Östermalms stadsdelsnämnd	57
Stockholms Stadshus AB	57
Biogas Öst	61
Boverket	64
Energigas Sverige	64
Energimyndigheten	65
Försvarsmakten	67
Huddinge kommun	68
Klimataktion Stockholm	69
Kommunförbundet Stockholms Län (KSL)	73
Länsstyrelsen Stockholm	74
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB	76
Nacka kommun	77
Naturvårdsverket	78
Sigtuna kommun	82
Stockholms handelskammare	83
Stockholms läns landsting	87
Stockholms Naturskyddsförening	88
Svebio, Svenska bioenergiföreningen	90
Swedavia	93
SÖRAB Söderhalls Renhållningsverk AB	95
Trafikverket region Stockholm	97
VTI - Statens väg och forskningsinstitut	99
Upplands Väsby kommun	103
ARG, Arbetsgruppen Rädta Grimstaskogen	101
ASPO Sverige	102
Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) och Arbetsgruppen Rädta Djurgården - Stoppa Österleden (RDSÖ)	105

Arbetsmarknadsnämnden

Arbetsmarknadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 följande.

1. Arbetsmarknadsnämnden beslutade att hänvisa till förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Arbetsmarknadsnämnden beslutade att justera paragrafen omedelbart.

Reservation anfördes av Johanna Sjö m.fl. (alla M), Gulan Avci (L) och Johan Fälldin (C), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Ofelia Namazova (KD), *bilaga 1*.

Arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 8 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Målen i strategin för Fossilbränslefritt Stockholm 2040 stämmer väl överens med regeringens målsättning om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och har goda förutsättningar att kombinera minskad klimatpåverkan och en väl utvecklad välfärd. Arbetsmarknadsförvaltningen anser att förslaget till strategi är bra och kommer bidra till styrningen av insatser för att nå ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Det är positivt att arbetet med strategin följs upp inom ramen för den ordinarie uppföljningen i stadens integrerade styrning- och uppföljningsprocess. Förvaltningen anser även att de ekonomiska resurserna, i form av satsningar på klimatinvesteringar, ger goda förutsättningar för implementering av strategins mål och åtgärder.

Arbetsmarknadsförvaltningen bedömer att det är få delar av strategin för ett Fossilbränslefritt Stockholm som i realiteten kommer att påverka arbetsmarknadsnämndens verksamheter. Arbetsmarknadsförvaltningen har enbart genomförandansvar för insatsen ”Staden ska vidta åtgärder för energieffektivisering med tio procent jämfört med referensåret 2015 inom stadens verksamheter som sammantaget reducerar utsläppen med minst 20 000 ton CO₂e till 2020”. Förvaltningen bidrar till måluppfyllelsen genom att utveckla samarbeten och dialoger med fastighetsägarna i syfte att sänka energianvändningen och därmed den köpta energin. Även inför ombyggnationer kan förvaltningen ställa krav på att den köpta energin ska minska.

Arbetsmarknadsförvaltningen har dock ett ansvar för att bedriva ett aktivt miljöarbete utifrån de egna förutsättningarna. Utöver åtgärder för energieffektiviseringar arbetar förvaltningen, inom ramen för det övergripande miljöprogrammet, med miljöanpassade transporter samt med att förebygga uppkomsten av avfall och att ta hand om uppkommet avfall resurseffektivt.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

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

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M) och Abit Dundar (L),

bilaga 1.

Ersättaryttrande gjordes av Markus Berensson (C) som instämde i reservation anförd av Joakim Larsson m.fl. (alla M) och Abit Dundar (L).

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ställer sig positivt till att staden utifrån miljöprogrammets mål om ett fossilbränslefritt Stockholm år 2014 tar fram en strategi för hur staden ska nå dit. Strategin innefattar tre hållpunkter – mål gällande utsläpp CO₂e per invånare år 2020, mål gällande att staden ska vara en fossilbränslefri organisation år 2030 samt mål gällande ett fossilbränslefritt Stockholm år 2040.

I den föreslagna strategin finns tydliga och konsekventa beskrivningar av de insatser som föreslås för att nå ett fossilbränslefritt Stockholm år 2040 samt för den handlingsplan som ska tas fram för att den egna organisationen ska vara fossilbränslefri år 2030. Exploateringskontoret anser dock att beskrivningarna gällande de insatser för målet satt till år 2020 är otydliga då en del av de insatser som är kopplade till år 2040 upplevs avse insatser för målet till år 2020. Något som ytterligare bidrar till otydligheten är att vissa åtgärder som har tagits upp i stadens miljöprogram saknas i den nu föreslagna strategin. Exploateringskontoret förordar att den nya strategin görs heltäckande gällande stadens samlade arbete för att nå de mål som gäller fossilbränslefrihet.

Nedan följer exploateringskontorets synpunkter gällande målområdena hållbar energianvändning och miljöanpassade transporter vilka är de områden där exploateringsnämnden har ett särskilt ansvar.

Hållbar energianvändning

Exploateringsnämnden ställer sedan flera år tillbaka särskilda energikrav i samband med markanvisningar av stadens mark. I strategin föreslås att staden ska bistå Fortum i arbetet med Öppen fjärrvärme genom att utreda möjligheterna till ytterligare anslutningar. Exploateringsnämnden avser att ta sig an detta uppdrag i samarbete med koncernledningen och Fortum värme. I stadens miljöprogram framkommer även att exploateringsnämnden även ska verka för att integrera energiproduktionsanläggningar baserade på solenergi i byggnaderna vid markanvisningar.

Exploateringskontoret vill vidare framhålla att kravställande på byggherrar vid markanvisning avseende byggnadens energiprestanda förutsätter att stadsbyggnadsnämnden parallellt arbetar med planutformning och byggnadernas formfaktor. Strategin bör därför även ge i stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att utveckla rutiner och en arbetsmodell för att jobba med just dessa aspekter i detaljplanerna.

Miljöeffektiva transporter

Exploateringsnämnden, tillsammans med trafiknämnden, föreslås ansvara för att ta fram en plan för användandet av fossilbränslefria arbetsmaskiner. Staden tillämpar

sedan flera år tillbaka gemensamma miljökrav för entreprenadens genomförande tillsammans med Trafikverket, Göteborgs stad och Malmö stad. Dessa krav fungerar väl och utgör en bra grund för kravställande vid entreprenader. Exploateringskontoret vill påtala att det är viktigt att en introduktion av fossilbränslefria arbetsmaskiner bör ske succesivt för att inte stadens planerade utbyggnadstakt ska komma att påverkas.

I förslaget till strategi framkommer att staden inom processen för markupplåtelse kan ta med krav på att byggaktörerna ska använda fossilbränslefria arbetsmaskiner. Exploateringskontoret bedömer att det finns möjlighet att utveckla ett system som stöder en succesiv introduktion i framtagandet av en handlingsplan för användandet av fossilbränslefria arbetsmaskiner.

Exploateringskontoret anser även att staden ska tillämpa samma kravställande i egna verksamheten och att eventuellt kravställande vid markupplåtelse i så fall är en långsiktig åtgärd som genomförs när staden kommit längre med de egna arbetsmaskinerna och kravställandet på egna entreprenader.

I förslaget till strategi framkommer även att byggnaderna ska anpassas för hållbara mobilitetslösningar som ytterligare en åtgärd. I arbetet med miljöprofileringen av Norra Djurgårdsstaden har exploateringskontoret utvecklat olika verktyg för att minsta vägtransporternas miljöpåverkan. Ett av de verktyg som testats är ett mobilitetsindex som används av byggaktörerna för att bland annat planera fastigheten så att fossilbränslefria transportmedel gynnas.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 följande.

1. Fastighetsnämnden beslutar att godkänna och överlämna fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Henrik Sjölander m.fl. (alla M), Helena Eklund (L) och Hamid Ershad Sarabi (C), *bilaga 1*.

Ersättningsyttrande gjordes av Lisa Fuglesang (KD) som instämde i reservation anförd av Henrik Sjölander m.fl. (alla M), Helena Eklund (L) och Hamid Ershad Sarabi (C).

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret samtycker till strategin i sin helhet och anser att en långsiktig strategi för fossilbränslefritt Stockholm är ett bra komplement till miljöprogrammen.

Dock önskas följande kompletteringar och förtydliganden.

Definierade genomförandeansvar av etappmålen till 2020 om högst 2,3 ton koldioxidkvivalenter per invånare är inte fullt identiska med korresponderande mål i miljöprogrammet 2016-2019. Det önskas ett klargörande om begreppet genomförandeansvar har samma innebörd i de olika styrande dokumenten. Till exempel anges det i strategin att endast exploateringskontoret har genomförandeansvar för att ställa krav på att nyproducerade byggnader på av staden anvisad mark ska vara högst 55 kWh/m². I miljöprogrammet anges flertalet nämnder och bolag ha genomförandeansvar för detta delmål och exploateringskontoret har uppföljningsansvar. Liknande förtydliganden önskas inom fler avsnitt av strategin för att klargöra roller och ansvar samt säkerställa samstämmighet mellan miljöprogrammet och strategin.

Inom hållbar energianvändning föreslår fastighetsnämnden att nämnden inkluderas i aktiviteten gällande att staden ska bistå Fortum Värme i dess arbete med öppen fjärrvärme. Detta då fastighetskontoret har praktiskt testat lösningen i Östermalms saluhall och för även diskussioner om öppen fjärrvärme i andra projekt, till exempel vid utvecklingen av Larsboda.

Det framgår inte varför miljöprogrammets delmål 1.3 ”Långtgående energieffektivisering ska genomföras vid större ombyggnader” inte är del av strategin, eller om det antas vara del av strategins aktivitet gällande tio procent energieffektivisering. Ett förtydligande önskas då en betydande potential till utsläppsminskningar anses kunna relateras till energieffektivisering av befintliga byggnader med idag rådande teknik.

Ett förtydligande av aktiviteten gällande energiproduktion baserad på solenergi motsvarande 10 procent av elanvändningen önskas. Det framgår inte om denna ökning kan likställas med miljöprogrammets ambition om en 50 procentig ökning av stadens el- och värmeproduktion baserad på solenergi jämfört med referensåret 2015. Om ambitionerna inte går att likställa bör det klargöras vilken som är den främst rådande.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 följande.

Idrottsnämnden godkänner förvaltningens förslag till remissvar.

Reservation anfördes av Bo Sundin m.fl. (alla M), Daniele Fava (L) samt Mikael Valier (KD), *bilaga 1*.

Ersätтарыtrande gjordes av Mathias Mellgren (C) som instämde i reservation anförd av Bo Sundin m.fl. (alla M), Daniele Fava (L) samt Mikael Valier (KD).

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 12 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen arbetar enligt Idrottsnämndens energiplan som omfattar åren 2013-2019. Idrottsnämndens energiplan ligger i linje med de föreslagna åtgärderna för att nå målet om en hållbar energianvändning i Stockholm Stad miljöprogram 2016-2019.
Staden ska minska energianvändningen med 10 % till 2020 jämfört med referensåret 2015:

Idrottsförvaltningen har startat ett omfattande arbete att minska energiförbrukningen.

Förvaltningens strategi beskrivs i idrottsnämndens energiplan 2013-2019 där målet är att minska elanvändningen med 10 % och fjärrvärme med 15 % fram till 2019. Att sätta upp 2015 som referensår och nå en energieffektivisering på 10 % till år 2020 höjer ambitionerna och kommer därför att kräva större investeringsmedel inom energiarbetet.

Energianvändningen på nyproducerad byggnad ska vara högst 55 kWh per kvm och år med sikte mot 45 kWh per kvm:

Det primära användningsområdet för energi skiljer sig beroende på idrottsanläggningens storlek och aktiviteter. Olika aktiviteter kräver olika funktionalitet och teknik som i sin tur kan avvika stort i sitt förbrukningsbehov. Vissa typer av idrottsanläggningar såsom ishallar och simhallar kräver betydligt mer energi i drift och klarar därmed inte av gränsen på 55 kWh/m². Förvaltningens ambition vid nybyggnation är att initiera de främsta energilösningar och åstadkomma lång hållbarhet.

Öka mängden förnybar el som produceras i staden baserad på solenergi motsvarande 10 % av elanvändningen:

Solenergi är en miljövänlig energikälla. Tekniken har utvecklats och blivit ännu effektivare både energimässigt och ekonomiskt. Förvaltningen har installerat flera solcellsanläggningar de senaste åren och ser detta som en självklar riktning i sitt arbete med att energieffektivisera.

Utsläppen av växthusgaser:

För att bidra till ett minskat utsläpp av växthusgaser till högst 2,3 ton CO₂e per invånare år 2020 planerar idrottsförvaltningens följande åtgärder:

Ersätta all energimedia med höga utsläpp till de miljövänligaste alternativen som i dagsläge består av miljöel och fjärrvärme.

Idrottsförvaltningen har krav på att all köpt el ska vara miljömärkt och koldioxidfri.

I enighet med idrottsnämndens energiplan ska fjärrvärme användningen minska med 15% år 2019 med referensåret 2012.

Staden ska vidta åtgärder för klimateffektiva transporter i stadens organisation som sammantaget motsvarar en reduktion om minst 8 000 ton CO₂e

Idrottsförvaltningen kommer också att i hög grad omfattas av stadens nya strategi och

riktlinjer för hantering av fordon som innehåller flera viktiga och positiva förslag och åtgärder för idrottsnämndens verksamheter. Idrottsförvaltningen har gjort en översyn av användning och behov av bilar som resulterade bland annat i reviderade riktlinjer för egen bil utifrån bl.a. skärpta miljökrav.

Kulturnämnden

Kulturnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 följande.

Att kulturnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa kulturförvaltningen och Stadsarkivets tjänsteutlåtande.

Kulturförvaltningen och Stadsarkivets tjänsteutlåtande daterat den 1 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen och Stadsarkivet ställer sig bakom förslaget till strategin men vill lägga till nedanstående frågeställningar inför strategins genomförande.

I strategin anges att kraftfulla åtgärder behövs för en övergång till förnybara drivmedel, minskat energibehov och en transportsnål och tillgänglig stad. Detta innebär nödvändiga livsstilsförändringar hos medborgarna och medarbetarna och föranleder frågeställningar kring områden som:

- HUR staden/kulturförvaltningen/stadsarkivet **bedriver sin egen verksamhet på ett hållbart sätt** och tydligt kommunicerar det för medborgarna för att inspirera dem till att minska
 1. Biltrafiken
 2. Fossilt bränsle
 3. Fossil plast i avfall som går till förbränning
- HUR staden/kulturförvaltningen/stadsarkivet **kommunicerar med medborgarna** för att påverka dem till positiva livsstilsförändringar.

Kulturförvaltningen kan vara en förändringsagent i staden genom att kommunicera stadens klimat- miljö- och hållbarhetsarbete på ett roligt och begripligt sätt.

Kulturförvaltningen och Stadsarkivet kan nå medborgarna genom kultur – genom att erbjuda medborgarna kultur erbjuds alternativ till konsumtion. Så länge som kulturen är hållbar är detta hållbart.

- HUR stadens verksamheter **kommunicerar sinsemellan** för att inspirera varandra, samarbeta och samordna klimat-, miljö- och hållbarhetsinsatser mot medborgarna.

En kommunikationsplan för stadens samlade klimat- miljö- och hållbarhetsarbete efterlyses av kulturförvaltningen, särskilt avseende den interna kommunikationen i

staden som behöver stärkas och stödjas. Nätverk behövs för ett horisontellt arbete mellan förvaltningarna och bolagen.

Det är angeläget att koppla stadens klimat- och miljöprogramarbete till det i staden pågående arbetet med hållbarhet. Kulturförvaltningen och Stadsarkivet vill i detta sammanhang lyfta det kulturella perspektivet av hållbarhet där kulturen kan spela en betydande roll för att ytterligare stärka individens delaktighet i samhällsutvecklingen och utveckla, driva och stödja en hållbar livsstilsförändring hos de som arbetar, vistas och bor i Stockholm.

Kyrkogårdsnämnden

Kyrkogårdsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2016 följande.

1. Överlämna detta tjänsteutlåtande som svar på remissen
2. Paragrafen begärs omedelbart justerad.

Reservation anfördes av Annette Lundquist Larsson m.fl. (alla M) och Cecilia Önfelt (C), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Ewa-Marie Ås (KD) som instämde i reservation anförd av Annette Lundquist Larsson m.fl. (alla M) och Cecilia Önfelt (C).

Kyrkogårdsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 8 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kyrkogårdsnämnden har ett antal arbetsmaskiner som idag drivs med fossila bränslen. Aktörer inom trädgårds-, park- och kyrkogårdsskötsel ställer i allt högre grad krav vid inköp av nya maskiner att de kan drivas med alternativa förnyelsebara bränslen. Utvecklingen av nya maskiner som drivs av fossilbränslefria bränslen har därför tagit fart. Enligt den föreslagna strategin ska staden ta fram en handlingsplan för användande av fossilbränslefria arbetsmaskiner.

Kyrkogårdsnämnden planerar för att ersätta olja vid uppvärmning av fastigheter till andra förnyelsebara alternativ. Här har nämnden redan genomfört åtgärder för att begränsa användningen av villaolja.

I nämndens två krematorier kommer under perioden fram till år 2018 naturgas till krematorieverksamheten succesivt ersättas med biogas. Detta är unikt för krematorieverksamheten i riket och mött stort intresse inom vår bransch.

Som begravningshuvudman ansvarar Kyrkogårdsnämnden för vissa transporter från det att huvudmannen övertagit ansvaret för stoftet till dess att gravsättning har skett. Förvaltningen har ingen egen transportorganisation utan köper dessa tjänster av

begravningsbyråer. Förvaltningen för en dialog med dessa entreprenörer om att på sikt ställa om fordonsflottan (begravningsbilar) till att använda alternativa förnyelsebara bränslen.

Förvaltningen har sammanfattningsvis inget att erinra mot den mycket ambitiösa strategin för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 utan ställer sig bakom förslaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 följande.

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

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

Särskilt uttalande gjordes av Mervi Mäkinen Andersson m.fl. (alla S), Roger Orwén m.fl. (alla MP) och Rikard Warlenius m.fl. (alla V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) som instämde i reservation anförd av Lars Jilmstad m.fl. (alla M), Joar Forssell (L) och Jonas Naddebo (C).

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen ser mycket positivt på att strategin nu har sammanställts och förberetts för beslut.

Strategins utformning förefaller kunna synkroniseras väl med både miljöprogram 2016-2019 och stadens ledningssystem, ILS. Strategin skulle även stärkas av att de olika åtgärderna som identifierats biläggs i ett appendix.

Trots att beräkningarna utgår från tillgängliga data 2015 bedömer förvaltningen att beräkningar och analyser av åtgärder och utveckling fortfarande är aktuella och inte behöver uppdateras. Dokumentet kan dock kompletteras med aktuell tillståndsbild vad gäller utsläpp av växthusgaser m.m.

Förvaltningen bistår gärna kommunstyrelsen vid behov med slutskrivningen av strategin inför färdigställandet för politiskt beslut, t.ex. med uppdatering av data, textkorrigeringar, uppdatering av grafer m.m.

Klimatmål

Med den accelererande temperaturökningen är det viktigt att åtgärder genomförs skyndsamt. Klimatpåverkan blir lägre om utsläppsminskningarna sker i närtid. Därför bör inte utsläppsminskningsskurvan vara linjär. Det är en fördel om staden har kraftigare utsläppsreduktion de närmaste åren för att sen ha en lägre reduktionstakt efter 2030. D.v.s. Staden bör inte låsa sig fast vid en linjär målbana. Målbanan kan även komma att förändras i och med att ny teknik utvecklas samt på grund av ny kunskap.

Innehåll och fakta

Strategin behandlar både målet på lång sikt och det som ska genomföras under nuvarande miljöprogramperiod. Strategin kan med fördel förtydligas med hjälp av rubriker så det tydligare framgår vilka insatser som behöver genomföras för att nå målet till 2020 samt vad som behöver påbörjas nu för att på sikt nå målet om fossilbränslefrihet till 2040.

Strategin bör i större utsträckning betona vikten av samarbete i staden mellan nämnder och bolagsstyrelser samt med externa parter för att målen ska kunna nås.

Målet om att stadens organisation ska gå före och vara fossilbränslefri år 2030 kan lyftas fram ännu tydligare i strategin. Målet är relativt okänt i stadens organisation och presenteras i slutet av strategin.

Strategin kan med fördel kompletteras (dock inte i strategidokumentet) med mer lättillgänglig information för läsarna så att innehållet kan förstås av de som inte är faktamässigt kunniga på respektive område.

Strategin bör kompletteras med förklaringar och definitioner på bland annat nettoutsläpp, fossilbränslefritt, klimatneutralt och LCA.

Insatser för fossilbränslefrihet 2040 hållbar energianvändning

Nedan redovisas de insatser för vilka en komplettering föreslås.

- *Staden säkerställer att Fortum Värme genomför sitt beslut att avveckla kolanvändningen. Stadens ambition är att kolanvändningen ska vara avvecklad till år 2020. En plan för avveckling av KVV6 ska redovisas senast 2017.*
- *Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen*
Fortum värme bör dela på genomförandeansvaret.
- *Staden samverkar med berörda aktörer för att användningen av fossila oljor för spetslast hos energibolag, sjukhus m.m. ersätts av förnybara bränslen och avrapporterar utvecklingen 2018.*
- *Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen*
Årtalet bör ändras till 2017 liksom för övriga utredningar.
- *Staden bistår Fortum Värme i dess arbete med att öka anslutningarna till öppen fjärrvärme och utreder möjligheterna till ytterligare anslutningar. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.*

- *Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden tillsammans med koncernstyrelsen och Fortum Värme*
SBR bör dela på genomförandeansvaret
- *Staden verkar för att styrmedel, lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri energianvändning.*
- *Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen*
Miljö- och hälsoskydds nämnden bör dela på genomförandeansvaret

Insatser för att nå högst 2,3 ton till 2020 hållbar energianvändning

- *Staden ska vidta åtgärder för energieffektivisering med tio procent jämfört med referensåret 2015 inom stadens verksamheter som sammantaget reducerar utsläppen med minst 20 000 ton CO₂e till 2020.*
- *Genomförandeansvar: Samtliga av stadens nämnder och bolagsstyrelser men i synnerhet Fastighetsnämnden och bolagsstyrelserna för Svenska bostäder, Stockholms hem, Familjebostäder, Micasa och SISAB*

Det bör genomföras med stöd av Miljö- och hälsoskydds nämnden (Energicentrum).

- *Staden ska vidta åtgärder för att uppnå en egen energiproduktion baserad på solenergi motsvarande 10 procent av elanvändningen som sammantaget reducerar utsläppen med minst 1 000 ton CO₂e.*
- *Genomförandeansvar: Fastighetsnämnden och bo-lagsstyrelserna för Svenska bostäder, Stockholms hem, Familjebostäder, Micasa och SISAB med stöd av Energicentrum på MHN.*

Det bör genomföras med stöd av Miljö- och hälsoskydds nämnden (Energicentrum).

Insatser för fossilbränslefrihet 2040 Miljöeffektiva transporter

- *Staden verkar för att styrmedel, lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri transportsektor.*
- *Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen*

Det bör genomföras med stöd av Miljö- och hälsoskydds nämnden (Miljöbilar i Stockholm).

Insatser för att nå högst 2,3 ton till 2020 hållbar energianvändning miljöeffektiva transporter

- *Staden ska vidta åtgärder för att minska biltrafiken som sammantaget motsvarar en reduktion av utsläppen med minst 80 000 ton CO₂e*
- *Genomförandeansvar: Trafiknämnden*

Det bör genomföras i samarbete med Stadsbyggnadsnämnden och Exploateringsnämnden.

- *Staden ska utreda möjligheterna till att minska fossila plaster i avfallet som går till förbränning. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.*
- *Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen tillsammans med Stockholm Vatten*

Avfall och Fortum Värme

Det bör genomföras med stöd av Servicenämnden (Upphandlingsstöd).

Genomförande och uppföljning

De utpekade ansvar som finns i klimatstrategin bör (precis som aktiviteterna i miljöprogrammet) skrivas in i budget för 2017 samt inkluderas i ILS och verksamhetsplaner för berörda förvaltningar och bolag. Klimatkansliet bör vara den enhet i staden som fördelar och följer upp att åtgärder kommer igång och blir genomförda.

För att strategin ska kunna implementeras så effektivt som möjligt krävs att medarbetare, verksamhetsledare och politiker får en tydlig bild av vad strategin omfattar och i vilken utsträckning de behöver bidra till arbetet med att minska växthusgasutsläppen. Förvaltningen bedömer att det kommer att krävas relativt stora kommunikationsinsatser inom stadens organisation. Det kommer också att krävas fortsatta analyser av åtgärder och beräkningar av växthusgasutsläppen

Förvaltningen utgör stadens expertkompetens kring energi- och klimatanalyser, beräkningar av utsläpp samt ansvarar för stadens kommunikation av klimatfrågan. Förvaltningen bistår därför gärna Klimatkansliet med kompetens kring de systemanalyser och utsläppsberäkningar som kommer att krävas framöver liksom med kommunikationsstöd för implementeringsarbetet.

Staden deltar i flera nätverk som har koppling till klimatarbetet, t.ex. ICLEI, C40, Covenant of Mayors, Compact of Mayors etc. Förvaltningen anser att det vore en fördel att de övergripande frågorna för dessa nätverk framgent hanteras av stadsledningskontorets Klimatkansli, medan miljöförvaltningen ansvarar för expertrelaterat utbyte inom nätverken.

Servicenämnden

Servicenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 följande.

1. Servicenämnden återoppar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Servicenämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen stödjer förslaget till strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Klimatförändringarnas olika möjliga konsekvenser gör det nödvändigt att hantera frågan i ett längre tidsperspektiv.

Strategin anknyter på ett åskådligt sätt till stadens miljöprogram. Kortsiktigare åtgärder och mer långsiktiga, strategiskt inriktade uppdrag klargörs och

ansvarsförhållandena för genomförandet är tydligt beskrivna. Fakta och bakomliggande resonemang för de prioriteringar som föreslås redovisas också på ett tydligt sätt. Det kan övervägas att något tydligare beskriva hur strategin hänger samman med den bredare målbilden för staden som beskrivs i stadens Vision 2040 och med inriktningsmålen i budgeten.

Det är givetvis viktigt att strategin och dess genomförande kan förenas med en hållbar social utveckling och en god ekonomi för staden. Samtliga dimensioner måste vägas in i beslutsfattandet. I ett långsiktigt perspektiv är miljön själva förutsättningen för människan, samhället och den ekonomiska utvecklingen. Samtidigt måste kostnader för exempelvis omställning av energiproduktion och transportsystem kunna hanteras i relation till stadens framtida ekonomiska utmaningar såsom hög investeringsnivå, fortsatta effektiviseringar i verksamheter med mera. Detta kan förväntas ställa stora krav när det gäller utarbetande av beslutsunderlag samt arbete med avvägningar i samband med framtida beslut i dessa frågor.

Förvaltningen konstaterar att flera åtgärdsområden i strategin, såsom exempelvis elproduktion och transporttjänster berörs av stadens upphandlingar vilket kommer att innebära utmaningar för stadens upphandlingsverksamhet.

I strategin anges att servicenämnden ska ansvara för att vidta åtgärder för klimateffektiva transporter i stadens organisation. Förvaltningen kan medverka till att uppfylla målet genom att ställa krav på dessa transporter i upphandlingar. För att säkerställa att målet kan nås är förvaltningen beroende av ett nära samarbete med miljöförvaltningen. I sammanhanget kan också nämnas att förvaltningen i enlighet med budget 2016 deltar i ett pågående arbete med att utreda förutsättningar för samlastning av stadens egna varuleveranser.

Förvaltningen konstaterar att servicenämnden även bidrar till måluppfyllelse i egenskap av ansvarig för stadens elupphandling vilket inte framgår i strategin. Här anges att energieffektiviseringar med 10 % ska uppnås inom stadens verksamheter jämfört med referensåret 2015. Som ansvarig för upphandling och avtalsförvaltning för el till stadens organisation är det viktigt att förvaltningen blir delaktig i att utreda hur detta mål ska kunna uppnås.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 följande.

1. Socialnämnden hänvisar till tjänsteutlåtandet som svar på remissen.
2. Socialnämnden överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Andréa Ström m.fl. (alla M) och Frida Johansson Metso m.fl. (alla L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Stina Bengtsson (C) och Sofia Modigh (KD) som instämde i reservation anförd av Andréa Ström m.fl. (alla M) och Frida Johansson Metso m.fl. (alla L).

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Klimatförändringarna är en av vår tids största frågor och för att begränsa dessa krävs ansvarstagande och kraftfulla åtgärder såväl lokalt som nationellt och globalt. Som stadsledningskontoret konstaterar i sitt tjänsteutlåtande står städer för majoriteten av de globala utsläppen av fossila bränslen, samtidigt som det i städer finns stor potential till effektiv resursanvändning. Socialförvaltningen instämmer i att Stockholms stad har stora möjligheter att gå före i arbetet med att hejda klimatförändringarna och visa att det är möjligt att kombinera en väl utvecklad välfärd och tillväxt med minimal klimatpåverkan.

Socialförvaltningen ställer sig positiv till kommunstyrelsens förslag till strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Förvaltningen ser det som centralt att strategin identifierar både direkta och mer långsiktiga åtgärder och strategier samt tydliggör ansvar för genomförande och uppföljning inom staden.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 september 2016 följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande gjordes av Roger Mogert m.fl. (alla S), Cecilia Obermüller m.fl. (alla MP) och Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret anser att det är positivt att staden utifrån kommunfullmäktiges mål om fossilbränslefritt Stockholm till 2040 tar fram en strategi för hur staden ska arbeta för att nå dit. I strategin finns en tydlig och konsekvent beskrivning av insatser för att nå fossilbränslefrihet 2040 inom olika områden samt att staden ska ta fram en handlingsplan för att den egna organisationen ska bli fossilbränslefri till 2030. Vilka insatser som behövs för att nå etappmålet till 2020 är däremot inte redovisade på ett tydligt sätt. Vissa åtgärder som tas upp i stadens nya miljöprogram saknas i strategin –

det skulle vara bra om strategin kan vara heltäckande när det gäller stadens samlade arbete för att nå fossilfrimålen.

För att nå en minskning av utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn behöver bl.a. ett transporteffektivt samhälle utvecklas. Stadsbyggandet är därmed ett av stadens främsta verktyg för att minska klimatpåverkan, genom att t.ex. stödja ett hållbart resande och minska stadsutglesning. Detta behöver behandlas i strategin. Samordning mellan bebyggelse- och trafikplanering kan stödja en utveckling med minskad biltrafik och ökade kollektivtrafiksatsningar. Nya stadsdelar bör byggas med närhet till offentlig och kommersiell service. Strategin bör därför kopplas till den nya översiktsplan som är under framtagande och stadsbyggnadsnämndens roll för att bygga ett transportsnålt samhälle bör tydliggöras.

Exploateringsnämnden ställer sedan flera år tillbaka energikrav i samband med markanvisningar på stadens mark. Kravställande på byggherrar vid markanvisning avseende byggnadens energiprestanda förutsätter dock att stadsbyggnadsnämnden parallellt arbetar med planutformning (placeringen av byggnader) och byggnadernas formfaktor (byggnadens omslutande area genom dess uppvärmda). Detta är viktigt eftersom det ger förutsättningar för att energikraven ska kunna uppnås. Det kan därför övervägas om stadsbyggnadsnämnden, i strategin, bör ges i uppdrag att utveckla en arbetsmodell för att arbeta med dessa aspekter i detaljplaner.

Kontoret föreslår stadsbyggnadsnämnden att godkänna kontorets utlåtande som svar på remissen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

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

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

Ersättaryttrande gjordes av Mikael Valier (KD) som instämde i reservation anförd av Cecilia Brinck m.fl. (alla M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret är positivt till att kommunstyrelsen tagit fram en strategi för ett

fossilbränslefritt Stockholm som ersätter de äldre dokumenten, åtgärdsplanen för klimat och energi och Färdplan 2050. Kontoret har varit delaktigt i arbetet genom representation i styrgruppen.

Trafikkontoret tycker att inriktningen på strategin är bra men anser att det ännu tydligare kan lyftas fram att stadsbyggnad är ett av stadens viktigaste verktyg för att minska klimatpåverkan, både generellt men framförallt för att minska behovet av transporter. Kontoret anser därför att strategin bör kopplas till översiktsplanen och att stadsbyggnadskontorets roll för att bygga ett transportsnålt samhälle bör tydliggöras.

Kontoret efterlyser underlag till siffrorna som anges i rapporten, till exempel vilka antaganden ligger bakom relationen mellan biltrafikminskning och minskning av koldioxidutsläpp.

Trafikkontoret välkomnar uppdraget att stödja kommunstyrelsen att ta fram en handlingsplan för hur vägtransporterna ska bli fossilfria. Stadsbyggnadsnämnden bör också göras delaktig i uppdraget. Kontoret hade under 2015 ett uppdrag att konkretisera den statliga utredningen ”Fossilfrihet på väg” och det underlag som togs fram kommer vara användbart i framtagandet av handlingsplanen.

Etappmålen till 2020 hanteras i stadens redan antagna miljöprogram varför kontoret inte vidare kommenterar de uppdragen.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Markus Nordström m.fl. (alla M) och Lotta Edholm m.fl. (alla L), *bilaga 1*.

Ersätтарыtrande gjordes av John Kåberg (C) och Christian Carlsson (KD) som instämde i reservation anförd av Markus Nordström m.fl. (alla M) och Lotta Edholm m.fl. (alla L).

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 7 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040 är ett dokument med höga ambitioner, som pekar ut flera viktiga insatser som stadens nämnder och bolag måste genomföra för att nå utsläppsmålen. Fossilbränslefrihet förutsätter, som strategin påpekar, både ett aktivt och sammanhållet arbete inom staden och ett nära samarbete gentemot externa

aktörer. Det är i detta avseende positivt att stadens klimatmål konkretiseras i form av en strategi, samt att ansvaret för olika åtgärder preciseras och fördelas inom stadens organisation. Utbildningsnämndens verksamheter berörs direkt endast av vissa av strategins delar och förvaltningen lämnar synpunkter främst inom områdena hållbar energianvändning och resurseffektiva kretslopp.

Den insats som är tydligast kopplad till utbildningsnämndens verksamhetsområden handlar om att genomföra åtgärder för energieffektivisering med tio procent jämfört med 2015 inom stadens verksamheter. Genomförandeansvaret för denna insats delas av samtliga av stadens nämnder och bolagsstyrelser. Utbildningsförvaltningen arbetar idag för ett effektivt utnyttjande av stadens skollokaler. Under 2014 inventerades alla stadens skollokaler utifrån ett kapacitetsperspektiv. Den bild av stadens skollokaler denna inventering har gett skapar förutsättningar för att säkerställa ett effektivt nyttjande av befintliga skollokaler. Förvaltningens funktionsprogram för skollokaler, som fungerar som beställningsunderlag vid alla skolbyggnadsprojekt, syftar bland annat till att ge förutsättningar för ett effektivt nyttjande av framtida skolbyggnader.

Strategin påpekar att effektivare utnyttjande av lokalarea ökar elanvändningen per areaenhet, men effektivt lokalanvändande och väl planerade skolor minskar rimligen energiförbrukningen per capita. Samtidigt finns en risk att energibehovet ökar i skolorna i och med den tekniska utvecklingen som leder till ökat användande av tekniska enheter. Även ökade krav kring ventilation och en större andel tillagningskök riskerar att bidra till en högre energiförbrukning.

En annan aspekt som lyfts fram i strategidokumentet är produktionen av biogas. Utbildningsförvaltningen arbetar idag för att öka insamlingen av matavfall i stadens skolor genom att installera avfallskvarnar i skolornas storkök. Avfallskvarnar är en av flera metoder för insamling av biologiskt matavfall. I den senaste uppdateringen av förvaltningens funktionsprogram för skollokaler tydliggörs att avfallskvarn ska installeras i nyproducerade skolkök. Det matavfall som samlas in med hjälp av avfallskvarnar kan sedan användas för produktion av biogas. Staden har som mål att minst 70 % av allt matavfall ska samlas in för produktion av biogas. Att säkerställa en tillräcklig produktion av biogas beskrivs genomgående som en utmaning i strategin då efterfrågan idag är större än tillgången.

Strategin påpekar att det inom stadens eget fastighetsbestånd finns ett antal tillfälliga skolpaviljonger som värms upp med direktverkande el. Förvaltningen räknar med ett fortsatt behov av tillfälliga lokaler, och det är sällan praktiskt och ekonomiskt möjligt att ansluta dessa till fjärrvärmenätet. Det huvudsakliga ansvaret för uppvärmning av skollokaler vilar på SISAB.

Utbildningsförvaltningens fordonspark består i augusti 2016 av 12 bilar. Dessa är i huvudsak fossilfria, men på Stockholms transport- och fordonstekniska gymnasium finns två utbildningslastbilar som drivs med diesel.

Förvaltningen föreslår att utbildningsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen som svar på remissen samt att beslutet justeras omedelbart.

Äldrenämnden

Äldrenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 september 2016 följande.

Äldrenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som sitt svar på remissen av förslag till ”Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040”.

Reservation anfördes av Dennis Wedin m.fl. (alla M), Ann-Katrin Åslund (L) och Sofia Modigh (KD), *bilaga 1*.

Äldreförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Äldreförvaltningen ser mycket positivt på ambitionen att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad 2040. Genom detta kan Stockholm agera förebild även för andra städer och därigenom skulle förslaget få en utvidgad effekt.

Strategin för ett fossilbränslefritt Stockholm utgör riktlinjer för de klimatrelaterade målen i stadens miljöprogram 2016-2019. Det är givetvis viktigt att kopplingen finns mellan denna strategi och miljöprogrammet. Men det är också viktigt att denna strategi inarbetas i stadens målstruktur. Det finns annars risk att arbetet mot en fossilbränslefri stad inte på ett naturligt sätt integreras i stadens verksamheter.

Äldreförvaltningens direkta påverkan på användningen av fossila bränslen är marginell. Påverkan gäller dels Stockholms Trygghetsjourns bilar och dels den påverkan äldreförvaltningen har då krav ställs vid upphandling av hemtjänst.

Trygghetsjouren har sju bilar, varav en av dessa är en elbil och övriga miljöanpassade dieselbilar. På grund av verksamhetens höga krav på driftssäkerhet och tillgänglighet har Trygghetsjouren idag dispens från miljöförvaltningen för dessa dieselbilar. Med tanke på den snabba utvecklingen inom området bör det på sikt vara möjligt att gå över helt till elbilar eller till andra miljövänliga alternativ.

Vid upphandling av hemtjänst kan det ställas olika krav för de utförare som ska bli auktoriserade i kundvalssystemet. Idag ställs inga krav i upphandlingen av hemtjänst om vilka bilar som ur miljöhänsyn kan godkännas. I stadens nya upphandlingspolicy står att krav på miljöhänsyn ska ställas vid stadens upphandlingar om det motiveras av upphandlingens art. Det står vidare att de miljökrav som ställs i stadens upphandlingar ska syfta till att uppnå målen i stadens miljöprogram. Med andra ord ger den nya upphandlingspolicyn större möjligheter att ställa krav i upphandlingar för att minska miljöpåverkan generellt och användningen av fossila bränslen. Dessa krav måste då vägas mot andra lagar och regler som finns inom upphandlingsområdet.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på kommunstyrelsens remiss gällande strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Reservation anfördes av Jan Tigerström m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Helen Törnqvist (C) som instämde i reservation anförd av Jan Tigerström m.fl. (alla M).

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen stödjer till fullo förslaget till strategin som vi bedömer vara positivt och ambitiöst. För att målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 inte ska bli ett argument för att skjuta upp åtgärder, som är möjliga att påbörja redan idag, så bör relevanta ekonomiska medel snarast avsättas och styrmekaniker inrättas och samordnas. Förutom ett målmedvetet arbete, som måste innefatta beslut på statlig nivå, inom landstinget och av andra aktörer, så kräver målen i färdplanen även en kontinuerlig uppföljning med tydligt utpekad ansvarsfördelning. Önskvärt är att en styrgrupp inrättas, under stadshusets centrala ledning, med ansvar för att driva och samordna klimatarbetet.

En fossilfri fordonspark, omsluter förutom förvaltningens egna fordon även entreprenörers arbetsfordon som lövblåsare, gräsklippare, vägsopningsmaskiner m.m. Detta påverkar upphandlingen av entreprenörerna varvid det är viktigt är att verksamheterna ges kompensation för ökade kostnader.

Förvaltningens erfarenhet är att tjänstebilar, som klassas som miljöbilar, inte alltid tankas med miljöbränslen i önskvärd omfattning. Staden bör därför, förutom att göra det enklare att köpa och ladda elbilar, även överväga att införa tvingande direktiv. I de fall fordonsanvändandet innebär ökade utgifter så bör stadens verksamheter kompenseras fullt ut.

Om stockholmarna ska övergå till elbilar i den utsträckning som behövs för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 är det av stor vikt att staden arbetar aktivt för att fasa ut fossilbränslefordon och att parkeringsplatser och p-hus förses med laddningsmöjligheter.

En dämpad efterfrågan av motorfordonsresor, riskerar att drabba de som behöver bilen allra mest, och bör därför i möjligaste mån kopplas till goda alternativ istället för restriktioner. Som ett led i arbetet för att minska resandet efterlyser förvaltningen en för staden gemensam policy för distansarbete

En handlingsplan bör, med stadens stora tillväxt, utarbetas för hur kollektivtrafiken ska kunna ta över transportarbetet som inkluderar en kraftig utbyggnad av spårtrafiken i synnerhet mellan de noder som pekas ut i översiktsplanen och som även inkluderar bättre förbindelser till förorterna och i synnerhet det snabbt växande Ekerö.

Förvaltningen fortsätter på redan inslagen väg att arbeta för energieffektiviseringar på olika sätt och ser fram emot ett ökat samarbete med stadens fastighetsbolag för att skapa goda förutsättningar för lägre energiförbrukning i de lokaler förvaltningen hyr. I det framtida arbetet med att göra strategin känd så medverkar förvaltningen gärna med informations-insatser på lokal nivå via t.ex. medborgarkontoret.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som yttrande till kommunstyrelsen
2. Paragrafen justeras omedelbart

Reservation anfördes av Gustav Johansson m.fl. (alla M) och Peter Backlund (L), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Claes Karlsson (KD) och Christina Petersen (C) som instämde i reservation anfordrad av Gustav Johansson m.fl. (alla M) och Peter Backlund (L).

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 31 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige har beslutat att staden ska vara fossilbränslefri 2040 med ett etappmål om högst 2,3 CO₂e ton per invånare 2020.

Stadens mål speglar den utsläppsreduktion som krävs globalt för att nå Parisavtalets mål. Städer står för ca 70 procent av de globala utsläppen och staden har stora möjligheter till att agera internationell förebild i det arbetet.

Ansvaret för flertalet av de insatser som föreslås i strategin ligger på centrala nämnder såsom Expolateringsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden samt även Fortum Värme och de allmännyttiga bostadsbolagen.

Målet, att staden ska vidta åtgärder för energieffektivisering med tio procent jämför med referensåret 2015 inom stadens verksamheter som sammantaget reducerar utsläppen med minst 20 000 ton CO₂e till 2020, berör samtliga av stadens nämnder och bolagsstyrelser.

Förvaltningen följer upp detta mål i den lokala klimat- och miljöhandlingsplanen som stadsdelsnämnden kommer att ta beslut om på septembermötet. Positivt är att finansiella resurser knyts till implementeringen av strategin vilket ytterligare stärker stadens förutsättningar att nå resultat. Den särskilda satsningen på klimatinvesteringar fram till och med 2018 ger de investerade nämnderna ökat utrymme till att vidta åtgärder.

Staden avser att återkomma med förtydligade anvisningar kring uppföljningen av strategin.

I övrigt kan förvaltningen bara instämma i att det är angeläget att staden som organisation leder och går före i arbetet med att lämna den fossila eran och fullgör systemskiftet genom att utreda möjligheterna till att bli en fossilbränslefri organisation redan 2030.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040.
2. Omedelbar justering.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

För att hålla den globala temperaturökningen under 2 grader krävs åtgärder från aktörer på alla nivåer. Förvaltningen anser att ambitionen att Stockholm som helhet ska vara fossilbränslefri 2040 är ett steg i rätt riktning för att minska klimatpåverkan.

Stockholms stad kan agera förebild vad gäller fysisk planering, uppvärmning, trafikstyrning med mera inom stadens gränser. Men staden är beroende av omvärlden, både på nära och på långt håll, för att nå målet fossilbränslefrihet.

Åtgärderna som föreslås i strategin är många och omfattande men sannolikt nödvändiga för att nå målet. Förvaltningen ser positivt på att staden agerar förebild och har som mål att vara en fossilbränslefri organisation 2030.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Paragrafen justeras omedelbart

Reservation anfördes av Lars Svärd m.fl. (alla M) och Abit Dundar m.fl. (alla L), *bilaga 1*.

Ersätтарыtrande gjordes av Hans Tjernström (C) som instämde i reservation anförd av Lars Svärd m.fl. (alla M) och Abit Dundar m.fl. (alla L).

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040 ökar ytterligare pressen på stadens förvaltningar att göra en omställning till fossilbränslefria verksamheter. Det är en viktig del i arbetet med att förverkliga miljöprogrammet och nå målet om fossilbränslefrihet. Stadsdelsförvaltningens bedömning är att strategin är väl formulerad och att fokuset på genomförandet och fördelningen förtydligar ansvaret för stadens nämnder och bolag. Stadsdelsnämndernas ansvar hade kunnat förtydligas ytterligare genom krav på åtgärder som ryms inom ramen för de bidrag som kan sökas av stadsdelsnämnderna för att göra klimatinvesteringar.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remiss från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Jennyfer Redin m.fl. (alla M) och Helen Jäderlund Eckardt (L), *bilaga 1*.

Ersätтарыtrande gjordes av Bertil Pelland (C) och Carina Franke (KD) som instämde i reservation anförd av Jennyfer Redin m.fl. (alla M) och Helen Jäderlund Eckardt (L).

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Trafik och uppvärmning står i dag för de största klimatpåverkande utsläppen i regionen. Trenden pekar samtidigt mot en fortsatt tillväxt och att den kraftiga inflyttningen till Stockholmsregionen fortsätter. Fler människor behöver använda klimatsmarta och ändamålsenliga transporter samt få tillgång till energieffektiva bostäder och arbetsplatser. Några av de största utmaningarna för klimat- och energiarbetet handlar om hur Stockholms stad ska kunna stödja utvecklingen och bidra till att regionens fortsatta tillväxt sker på ett attraktivt sätt samtidigt som klimatpåverkan minskar kraftigt. För att lyckas med omställningen kommer även insatser från enskilda att krävas, till exempel förändringar i konsumtions- och resvanor.

Förvaltningen är positiv till förslaget om ”Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040” som är en ambitiös genomgång av nuläget med prognoser och analyser över möjliga målpuppfyllelser. Helt klart är att klimatomställningen inte kan vänta.

De i rapporten förslagna åtgärderna bör vara vägledande och ligga till grund för framtida planer, mål och budgetuppdrag. Stadens förvaltningar och bolag behöver sedan konkretisera åtgärder och göra analyser med avseende på rådighet, kostnader och andra konsekvenser. Prioriteringar kan ske efter hand som mer omfattande analyser har genomförts. Genomförandet och implementeringen av detta stora förändringsarbete kommer att kräva omfattande informationsinsatser, både internt och externt.

Visionen om att Stockholm år 2040 ska nå målet om att bli en fossilbränslefri stad innehåller många utmaningar. Förutom att fossila bränslen måste bytas ut, behövs det ett omfattande arbete med att minska energianvändningen inom både transport- och fastighetssektorn. Den förnybara energin ska räcka till både transporter, uppvärmning och elanvändning. Kommunfullmäktiges beslut att stadens egen organisation ska bli fossilbränsleoberoende till år 2030 är ett viktigt delmål i det arbetet.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Stadsdelsnämnden beslutade att tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen.
2. Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Reservation anfördes av Henrik Sjölander m.fl. (alla M) och Maria Johansson m.fl. (alla L), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Emil Öberg (KD) som instämde i reservation anförd av Henrik Sjölander m.fl. (alla M) och Maria Johansson m.fl. (alla L).

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 8 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till ambitionen att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040. Enligt förvaltningen finns det ett värde i att Stockholm stad är en förebild i detta arbete och strävar efter att uppnå målet redan 2030.

Förvaltningen håller med strategins bedömning att en stor del av de insatser som behöver vidtas ligger utanför stadens rådighet och att samverkan med externa aktörer är en förutsättning för att målen ska kunna uppnås. Stadens begränsade mandat över de utmaningar som identifierats medför också en risk att målen blir svåra att uppnå och förvaltningen anser att det är angeläget att de samverkansinsatser som krävs blir en viktig del i strategin.

Stadsdelsnämnderna har inget utpekade genomfördeansvar i strategin men bidrar givetvis till dess ambitioner utifrån verksamhetsplanens miljömål, till exempel genom åtgärder för energieffektivisering.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Petra Gardos Ek m.fl. (alla M) och Olov Lindquist (L), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Susanne Wicklund (C) och Annette Hultåker (KD) som instämde i reservation anförd av Petra Gardos Ek m.fl. (alla M) och Olov Lindquist (L).

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 8 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Sveriges regering har lanserat Fossilfritt Sverige med ambitionen att Sverige ska vara världens första fossilfria välfärdsländer och konstaterat att om vi ska nå dit måste vi alla hjälpas åt. Förslaget till strategi om fossilbränslefritt Stockholm 2040 är ett bidrag

till att uppnå målen.

Förvaltningen håller med strategins bedömning att stor del av de insatser som behöver vidtas ligger utanför stadens rådighet och att samverkan med externa aktörer är en förutsättning för att målen ska kunna uppnås. Stadens begränsade mandat över de utmaningar som identifierats medför också en risk att målen blir svåra uppnå och förvaltningen anser att det är angeläget att de samverkansinsatser som krävs blir en viktig del i strategin.

Stadsdelsnämnderna har inget utpekat genomfördeansvar i strategin men bidrar givetvis till dess ambitioner utifrån verksamhetsplanens miljömål, till exempel genom åtgärder för energieffektivisering.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen.
2. Omedelbar justering

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 8 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen konstaterar att det är facknämnder och bolag ägda av staden som har genomförandeansvar för nästan alla insatser som föreslås i strategin. I många fall kan stadsdelsnämnderna bidra till genomförandet. Förvaltningen får också betona vikten av att samverka med angränsande kommuner och berörda myndigheter i frågor om t.ex. transporter och cykelvägar.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas som svar på remissen.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Särskilt uttalande gjordes av Claes Elmgren m.fl. (alla S), Ewa Larsson m.fl. (alla MP) och Tina Kratz (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Gunnar Caperius (C), *bilaga 1*.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsnämnden instämmer med principen om att Stockholm ska vara en stad i framkant och en föregångare för städernas klimatarbete.

Samtidigt noterar förvaltningen, liksom kommunstyrelsen gjort i skrivelsen, att vissa åtgärder inom den föreslagna strategin ligger utanför stadens rådighet.

Vad gäller de åtgärder som staden har mandat över kan förvaltningen konstatera att de föreslagna åtgärderna främst omfattar stadsövergripande insatser där särskilt genomförandansvar ålagts fackförvaltningar och bolag inom staden. Förvaltningen berörs främst av de föreslagna åtgärderna inom transportmedel, energiförbrukning, återvinning och matavfallsinsamling. Inom förvaltningen har det genomförts satsningar på climateffektiva transportmedel i form av elcyklar och elbilar. Gällande arbetet med matavfallsinsamling och minskad energiförbrukning så har arbetet påbörjats.

Ekonomiska konsekvenser för nämnden

Stadens målsättningar om minskat plastavfall, minskad energiförbrukning och insamling av stadens matavfall innebär ett fortsatt behov av att kunna söka extra medel för dessa insatser.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Skärholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens remissvar.
2. Omedelbar justering.

Reservation anfördes av Elisabeth Johnson m.fl. (alla M) och Jan Jönsson m.fl. (alla L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Erik Sihlberg (C) och Anton Roos (KD) som instämde i reservation anförd av Elisabeth Johnson m.fl. (alla M) och Jan Jönsson m.fl. (alla L).

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Klimatutmaningen är global och det är positivt att staden går före och har höga ambitioner. Samtidigt är det svårt att ta ett helhetsgrepp då staden på flera punkter inte har rådighet. Detta leder i sin tur till att i synnerhet stadsdelsnämndernas rådighet är

begränsad.

Klimatfrågan ställer särskilda krav på styrning och uppföljning, och det är bra att det är tydligt att åtgärder och insatser ska rapporteras i stadens system för ledning och styrning, ILS. Förvaltningen har enligt strategin att svara på etappmålet om att ”Staden ska vidta åtgärder för energieffektivisering med 10 % jämfört med referensåret 2015 inom stadens verksamheter.”

Förvaltningen är här till stor del beroende av SISAB och andra fastighetsägares insatser då förvaltningen själva förvaltar få av fastigheterna där verksamheter bedrivs.

Strategin föreslår tydligare upphandlingskrav på fossilbränslefria arbetsmaskiner inom staden. Även arbetet med att göra stadens fordonsflotta fossilbränslefri drivs via upphandlingskrav. Det är bra att staden använder sin rådighet över frågor där den kan. Ett problem som tas upp i strategin och som påverkar Skärholmens möjligheter att jobba för en bättre miljö är den dåliga tillgången på icke fossila bränslen till vår bilflotta. Laddningsinfrastrukturen för elbilar behöver förbättras och problemet med få tag på biogas till bilar behöver ses över. Förvaltningen anser att resurser bör läggas på ökad återvinning av hushållssopor och avfall. Stockholms stad bör som Sveriges största stad ha ett fungerande återvinningssystem för att bland annat minska fossila utsläpp. Ett förbättrat återvinningssystem av sopor ger också förvaltningens verksamheter en ökad möjlighet att bidra till ett fossilbränslefritt Stockholm.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.
2. Paragrafen justeras omedelbart

Reservation anfördes av Ole-Jörgen Persson m.fl. (alla M) och Bengt Porseby (L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Hafize Cetin (C) som instämde i reservation anförd av Ole-Jörgen Persson m.fl. (alla M) och Bengt Porseby (L).

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till strategin så att den kan vägleda i de långsiktiga besluten för att behålla fokus på den sammansatta fråga som kräver ett vidare angreppssätt.

Stadsdelsförvaltningen anser:

- Att en fossilbränslefri organisation 2030 berör stadsdelsförvaltningarna trots att genomförandeansvar inte avkrävs. En fossilbränslefri organisation innebär bland annat tydligt fokus vid inköp och leasing av fordon som då senast 2020 måste vara *helt* fossilbränslefria för att uppnå målet då fordon förväntas ha en livslängd på 20 år. Stadens inköp av fordon förser så småningom andrahandsmarknaden med fordon och blir därför ytterligare ett sätt att påverka utsläppen av koldioxid trots avyttring av fordon i den egna verksamheten. Även kravställning av koldioxidneutral energiproduktion vid inköp till verksamheterna kommer att behöva ställas samt eventuella möjligheter att bygga exempelvis förskolor innovativt så att de blir minst självförsörjande på el för att uppnå en fossilbränslefri organisation.
- Att det bör förtydligas hur energiminskningen ska redovisas i fördelningen mellan stadsdelsförvaltningen respektive fastighetsägare. Särskilt av vikt är detta gällande skolbyggnader där SISAB är ägare då även verksamhetselen ingår i hyran. Det finns risk för att både stadsdelsförvaltningen och SISAB redovisar minskningen vilket då blir en risk att en numerär minskning redovisas två gånger och blir missvisande i stadens totala redovisning.
- Att det bör betonas tydligare att stadsplanering är en viktig och central del i att bygga in både social hållbarhet liksom energimässig och miljövänlig transportsätt i de lokala bostadsområdena. Särskilt i den rådande utmaningen som Stockholm nu står inför när nya bostadsområden skapas och äldre ska rustas upp.
- Att stadsdelarna kan vara en del i kompensation och skapa kolsänkor genom aktiv parkförvaltning, vårdande och lokalt förankrad värdering av växande träd i stadsdelarna. Kanske inte en till numerären stor kolsänka men ett sätt att skapa ett lokalt engagemang för grönyttorna som kan ge effekter även för den socialt hållbara utvecklingen i stadsdelarna.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Som svar på remissen hänvisas till vad som sägs i förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Omedelbar justering.

Reservation anfördes av Christoffer Järkeborn m.fl. (alla M) och Anne-Lie Elfven (L), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Fredrik Lindstål (C) som instämde i reservation

anförd av Christoffer Järkeborn m.fl. (alla M) och Anne-Lie Elfvén (L).

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Södermalms stadsdelsförvaltning anser att denna strategi är en värdefull utgångspunkt i arbetet med att göra staden till en fossilbränslefri organisation till år 2040 och har inget att erinra mot förslaget.

Som konstaterats i rapporten krävs dock ett stort antal strategiskt viktiga utmaningar för fossilbränslefrihet som staden behöver bemöta och bereda underlag till beslut.

Förvaltningen lämnar nedan också några synpunkter på uppdraget utifrån stadsdelsnämndens verksamhet.

Arbetet med hållbar energianvändning och energieffektivisering i lokaler där stadsdelen bedriver verksamheter kan vara en utmaning då lokalerna inte är i stadsdelsförvaltningens ägo. Förvaltningen arbetar med frågorna men är begränsade på grund av detta. Det är lättare att ställa krav vid ny- och ombyggnation.

Med hjälp av investeringsmedel för klimatåtgärder 2016 har förvaltningen planer på att byta ut till LED-belysning i vissa verksamheter så som förskolor, äldreboenden etc. för att få ner energiförbrukningen. Bland annat planeras det att befintlig belysning i lekhuset i Byggartäppan ska bytas ut till LED. Planer finns även på att två utegym inom förvaltningen ska få denna typ av belysning. En översyn av vitvaror i verksamheterna ska även genomföras och där det behövs ska äldre vitvaror bytas ut till nya mer energieffektiva modeller och på så sätt få ner elförbrukningen. Förvaltningen har även en målsättning att sätta in LED belysning där ny- och ombyggnad sker i förvaltningens lokaler.

En viktig förutsättning för att öka tillgången till biogas är att matavfall i tillräcklig omfattning utsorteras från stadens verksamheter. För att detta ska kunna möjliggöras i praktiken bör staden ha en tydlig strategi för hur andelen insamlat matavfall från stadens verksamheter ska kunna öka. Södermalm har flertalet förskolor i bostadsrättsföreningar i äldre hus där förutsättningen för matavfallsinsamling kan vara en utmaning. Det råder olika praktiska problem vid försök att införa matavfallsinsamling, såsom platsbrist, tillgänglighetsproblem och hygieniska problem. Det är viktigt att vid om- och nybyggnader planera in praktiska och välfungerande system för insamling av matavfall.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Johan Nilsson m.fl. (alla M), Jan Bressler (L) och Evy Kjellberg (C), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Camilla Sarfors (KD) som instämde i reservation anförd av Johan Nilsson m.fl. (alla M), Jan Bressler (L) och Evy Kjellberg (C).

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 31 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till de insatser som föreslås för att staden ska bli fossilbränslefri till 2040, och staden som organisation redan till 2030. Det är också positivt att de insatser som strategin lägger fram ska följas upp i stadsens integrerade ledningssystem, ILS, där även miljöprogrammet är en del.

Av de insatser som föreslås är det endast en där stadsdelsförvaltningarna är direkt berörda. Det gäller kravet på att vidta åtgärder för energieffektivisering med 10 %. Genomförandansvar har alla verksamheter, men i synnerhet fastighetsnämnden och de kommunala fastighetsbolagen.

Förvaltningen är positiv till energibesparingar, men har begränsade möjligheter att påverka energianvändningen i verksamheternas lokaler. Förvaltningen äger inte några fastigheter utan är hyresgäst hos de kommunala bolagen och fastighetskontoret, men även hos privata fastighetsägare. Beroende på hur respektive hyresavtal ser ut har stadsdelsförvaltningen antingen endast abonnemang för verksamhetsel, eller i vissa fall även fastighetsel, och i enstaka fall även eluppvärmning.

Som hyresgäst kan stadsdelsförvaltningen inte göra investeringar i annans fastighet, utan kan endast påverka förbrukningen av verksamhetsel, det vill säga el för belysning, datorer, köksutrustning och liknande. Det förvaltningen kan göra, och även har gjort, är en översyn av vilka vitvaror som behöver bytas ut. När det gäller Sisabs fastigheter (flertalet förskolor) har hyresavtalet ändrats så att Sisab står för all el. Det är ett steg i rätt riktning eftersom de som fastighetsägare kan göra energibesparande investeringar.

I inledningen till strategin nämns utmaningarna för samhällsplaneringen för att framför allt minska transportbehovet. Under rubriken *Utmaningar och möjligheter för fossilbränslefri vägtransportsektor* anges att staden har stor rådighet över den fysiska planeringen och kan därmed skapa en transportsnål stad genom en tät, sammankopplad och funktionsblandad bebyggelsestruktur.

Förvaltningen menar dock att när det gäller lokaliseringen av arbetsplatser har staden en högst begränsad rådighet. Trenden är att arbetsplatser försvinner från söderort, samtidigt som det byggs fler bostäder där. Det skapar en regional obalans med fler boende i söderort som har sin arbetsplats i city, Solna eller Kista vilket ökar belastningen på vägar och kollektivtrafik, och minskar möjlighet att skapa ett hållbart och fossilfritt transportsystem. Förvaltningen skulle gärna se att staden tog fram en

strategi för regional balans, med en analys av hur staden kan påverka utvecklingen i önskad riktning, utifrån de planeringsverktyg som finns.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2016 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Tobias Sjö m.fl. (alla M) och Mimmi Deljerud Engholm (L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Maximillian Molin (C) och Steven Crosson (KD) som instämde i reservation anförd av Tobias Sjö m.fl. (alla M) och Mimmi Deljerud Engholm (L).

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 8 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till ambitionen att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040. Enligt förvaltningen finns det ett värde i att Stockholm stad är en förebild i detta arbete och strävar efter att uppnå målet redan 2030.

Förvaltningen håller med strategins bedömning att stor del av de insatser som behöver vidtas ligger utanför stadens rådighet och att samverkan med externa aktörer är en förutsättning för att målen ska kunna uppnås. Stadens begränsade mandat över de utmaningar som identifierats medför också en risk att målen blir svåra uppnå och förvaltningen anser att det är angeläget att de samverkansinsatser som krävs blir en viktig del i strategin.

Stadsdelsnämnderna har inget utpekat genomfördeansvar i strategin men bidrar givitvis till dess ambitioner utifrån verksamhetsplanens miljömål, till exempel genom åtgärder för energieffektivisering.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 21 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

AB Svenska Bostäder anser att strategin är väl genomarbetad och har en ambitiös

inriktning för hur detta mål ska nås. Strategin kan också bli vägledande för andra kommuner om hur en sådan kan utformas. Bolaget vill dock komplettera med några synpunkter och förtydliganden utifrån dess verksamhet. Begreppet spontan energieffektivisering anses diffust. Bolaget anser vidare att regelverket för förnyelsebar elproduktion behöver preciseras och att egenproduktionen förutsätter en översyn av regelverket.

Bolaget anser att uppföljning av energiprestanda bör ske genom uppmätta värden istället för beräknade. Vidare framförs att osäkerheter kring framtida beskattning kan medföra att solenergi blir mindre affärsmässigt. Bolaget instämmer i att okonventionella metoder behövs, som ett framtida förbud mot fossilbränsleförsäljning. Bolaget framför också att plastpåsar i avfallet är ett framtida problem (*bilaga 1*).

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

AB Familjebostäders synpunkter inriktar sig på de delar av förslaget som berör bolaget mest och där bolaget har rådighet. Bolaget anser att uppföljning av faktisk energiprestanda ger förutsättningar för att analysera avvikelser och ta till vara goda exempel. Vidare anser bolaget att lönsamhet och skatteeffekter av förnyelsebara elproduktionsanläggningar bör belysas tydligare. Bolaget framför också att det är viktigt att behandlingsanläggningar för matavfall dimensioneras med tillräcklig kapacitet (*bilaga 2*).

AB Stockholmsshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

AB Stockholmshem är positiva till strategin. De önskas dock ett förtydligande för begreppet spontan energieffektivisering. Bolaget anser regelverket för mikroproducerad el behöver justeras. Bolaget framför att regelverket samtidigt bör ses över vad gäller skatt på energi, överföring av el, anslutningspunkter och skatteskyldighet för juridiska personer eller annat. Bolaget anser vidare att verifiering av energianvändning bör ske genom mätning. Bolaget för också fram att det saknas viktiga förutsättningar för en funktionell och enhetlig matavfallsinsamling, vilket gör att takten i målet om att öka biogasproduktionen kan vara orealistisk (*bilaga 3*).

Micasa Fastigheter i Stockholm AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Micasa Fastigheter i Stockholm AB ansluter sig till strategin för ett fossilfritt Stockholm 2040. Bolaget anser att det är bra om staden verkar för att lagstiftning och regelverk ska stödja fossilbränslefri energianvändning. Bolaget anser att verifiering av energianvändning bör ske med uppmätta värden. Bolaget påpekar också att en elanvändning baserad på solenergi motsvarande 10 procent av elanvändningen, är avsevärt mycket mer än en ökning av energianvändningen baserad på solenergi med 50 procent, som förespråkas i miljöprogrammet (*bilaga 4*).

Skolfastigheter i Stockholm AB:s (SISAB) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

SISAB är positiva till förslaget. Bolaget framför att det är viktigt att strategiska beslut fattas på ett sätt så att satsningar på till exempel solenergi inte motverkar stadens produktionskostnadskrav för skolor och förskolor. Bolaget framför vidare att utvecklingen av dess framtida kostnader för fjärrvärme är av stor betydelse (*bilaga 5*).

Stockholm Vatten Holding AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Vatten Holding AB stöder stadens ambition om ett fossilbränslefritt Stockholm år 2040 och ser positivt på föreslagna åtgärder. Vad gäller att staden skall vidta åtgärder för miljöeffektiva transporter behöver hänsyn tas till framtida remissvar om förslag till fordonsstrategi. Bolaget påpekar att dess VA-verksamhet sträcker sig utanför kommungränsen, men stadens strategi avgränsas till Stockholms kommun.

Bolagets anläggningar bedöms inte ha tillräcklig kapacitet att röta mängden för insamlat matavfall i sina anläggningar. En utökad kapacitet planeras bli färdig först efter 2020. De mängder externt material (inklusive matavfallsslurry) som bolaget ansökt om i sin miljötillståndsansökan inte rymmer 70 procent av stadens matavfall, varför alternativ behöver utredas. Bolaget framför att de bör ingå i stadens framtida arbete att ta fram en utredning att säkerställa ökad produktion av biogas. Målet fossilfri sjöfartstrafik ger positivt stöd till krav att färjornas koncentrerade matslurry separat tas omhand och rötas till biogas istället för att avledas via ledningsnätet. Därutöver framförs att det har rapporterats att läckaget från stadsgassystemet år 2012 var 32,6 GWh motsvarande 29 procent, vilket bör föranleda åtgärder (*bilaga 6*).

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

Stockholms Hamn AB ser mycket positivt på ambitionen att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040. Bolaget instämmer i strategins bedömning, att en stor del av de insatser som behöver vidtas till 2040 delvis ligger utanför stadens rådighet och att samverkan med externa aktörer krävs för att nå målet. Detta gäller inte minst de insatser som är kopplade till sjöfarten. Bolaget anser att uppdraget bör vara utformat som att utreda vilka möjliga åtgärder och incitament som kan vidtas inom ramen för bolagets rådighet för att bidra till en fossilbränslefri sjöfart. Det är angeläget att stadens mål för att öka insamlingen av matavfall för produktion av biogas, inbegriper kapacitet att även omhänderta matavfall från fartyg.

Bolaget ser det som positivt att strategin har identifierat en potential att öka transporterna via båt för att avlasta vägnätet och att man ser en möjlighet att öka kollektivtrafiken på vatten. Vidare har bolaget synpunkter på formuleringar och påståenden under avsnitt Sjöfart, trender och prognos. Avseende förslaget att införa/utveckla differentierade taxor som gynnar förnybar bränsleanvändning och elanslutning i hamn, vill bolaget betona att de tekniska förutsättningarna måste beaktas (*bilaga 7*).

AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

AB Stokab anser att staden bör lyfta fiberinfrastrukturens betydelse för möjligheten att fasa ut användningen av fossila bränslen - såväl internt inom staden som regionalt. De krav som ställs i Norra Djurgårdsstaden på att nybyggda fastigheter behöver ha inomhusnät av fiber bör utvidgas till att gälla alla ny- och ombyggnationer i hela staden. Även i stadsmiljö behöver tillgången till fiber planeras och säkras, dels så att stadens olika verksamheter kan nyttja smarta lösningar som minimerar behovet av fossila bränslen, dels för att möjliggöra för marknadens aktörer att tillhandahålla den kommunikation som behövs för exempelvis självkörande fordon (*bilaga 8*).

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

Stockholms stads parkerings AB:s ambition är att kontinuerligt minska energianvändningen i bolagets egna fastigheter. Bolaget föreslår att målet om energieffektivisering förtydligas genom att exkludera garage där byte till LED-belysning redan skett och elbilsaddning införts. Bolaget föreslår att förhandsinformation ges till dem om de planerade miljözonerna, där fossilfordon inte kommer tillåtas, för att möjliggöra planering för laddinfrastruktur. Bolaget föreslår vidare att staden inför gemensamma upphandlingskrav för fossilfria arbetsmaskiner, för att gynna leverantörer att investera i miljövänligare maskinpark (*bilaga 9*).

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

Stockholms Stadsteater anser att ett fossilbränslefritt Stockholm är ett mycket angeläget mål. Bolaget anser dock att det är utanför deras kompetens att i övrigt värdera de olika synpunkter som anges i Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040 (*bilaga 10*).

Stockholm Globe Arena Fastigheter AB:s remissvar har i huvudsak följande

lydelse: Stockholm Globe Arena Fastigheter stödjer i huvudsak de förslag som förespråkas, men berörs till stora delar inte av detta i sin verksamhet. Bolaget kommer bidra genom åtgärder samt att informera hyresgästerna om stadens verksamhet för att stödja stadens strävan att uppnå målen. Bolaget ser dock gärna att det tas fram förslag på konkreta åtgärder för att säkerställa klimatsmart fjärrvärme. Bolaget anser vidare att energileverantörerna inte följer de allmänna villkoren för näringsidkare och att det motverkar stadens intentioner om ett fossilt fritt Stockholm 2040 (*bilaga 11*).

Stockholm Business Region AB:s (SBR) remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Business Region ser positivt på förslaget till strategi. Bolaget anser att det är angeläget att staden även fortsättningsvis ligger i framkant då det bidrar till att stärka Stockholms profil internationellt samt bidrar till att attrahera investeringar och talanger till regionen (*bilaga 12*).

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Sammanfattningsvis är Fortum Värme positiva och stödjer stadens ambition om ett fossilbränslefritt Stockholm senast år 2040. Bolaget önskar att strategin förtydligas att det en övergång från begreppet köpt energi till använd energi, vilket öppnar det för teknikneutralitet där fjärrvärmens kan tävla på lika villkor med lokala värmepumpslösningar. Bolaget anser inte att det räcker att arbeta med 30 procent (2,8 av 9 ton) av den fossila koldioxiden.

Bolaget anser att en vidgad systemgräns öppnar upp för att hitta de sammantaget mest effektiva åtgärderna. Vidgas systemgränsen för till exempel solceller, att inkludera tillverkningen av den stora mängden solceller kan resultaten av föreslagna åtgärder försämrats. Bolaget håller inte med om att lokal solcellsproducerad el kommer att signifikant avlasta elnätet. En avlastning av elnätet behövs främst kalla dagar och nätter när belastningen är som störst.

Bolaget vill också lyfta in samarbete runt laststyrning av undercentraler i

fjärrvärmenätet, vilket kan minska investeringsbehoven. Bolaget anser vidare att staden ska utreda möjligheterna till att minska mängden plast i avfall som går till förbränning genom att skapa förutsättningar för ökad materialåtervinning. Fortum värme förslår vidare att begreppet klimatsmart värme förtydligas och kommer med förslag på hur detta kan göras (*bilaga 13*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen är positiv till om *Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040*. Koncernledningen kan konstatera att en stor del av de insatser som behöver vidtas ligger utanför stadens rådighet och att samverkan med externa aktörer krävs.

Koncernledningen konstaterar vidare att det finns anläggningar som inte kommer att ha kapacitet för de behov strategin medför för att nå etappmålet 2020, till exempel kommer inte kapaciteten att röta mängden för insamlat matavfall vara färdig då.

För koncernen Stockholm Stadshus AB kommer den största klimatpåverkan från fjärrvärmeanvändningen. Det är avgörande att Fortum Värme kan ställa om sin produktionsapparat och fasa ut de fossila bränslen som de använder, vilket bör ske i samverkan med dess nyttjare. Koncernledningen kan konstatera att strategin kan komma att få ekonomiska konsekvenser som ännu inte är utredda. Bland annat kan kravställande i framtida upphandlingar, samt tidigareläggande av investeringar för den kapacitetsökning som krävs, medföra kostnadsökningar.

Koncernledningen välkomnar generellt förslag till utveckling inom miljöområdet. Bolagen har ägardirektiv att följa som ska stimulera utvecklingen av miljöanpassade och kostnadseffektiva åtgärder. Stadens ambitioner är höga och stadens bolag, förvaltningar och invånare behöver samverka för att uppnå målen.

I övrigt hänvisas till bolagens remissvar avseende konsekvenser och kompletterande synpunkter.

Biogas Öst

Biogas Östs yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Vi vill börja med att tacka för att vi har fått möjlighet att delta i Stockholms stads remissförfarande. Det är positivt att beslut har fattats om att tidigarelägga målet om fossilfrihet och att en offensiv strategi för att nå målet nu tas fram. Strategin är bra och genomarbetad i sin helhet. Vi har dock några förslag på olika förtydliganden som presenteras nedan.

Under avsnittet ”Stockholms fossilbränsleanvändning och klimatpåverkan” (s14) nämns att ”utsläppen är beräknade på bränslets hela livscykel och omfattar även utsläpp vid produktion och distribution av biobränslen”. Det är bra att staden utgår från ett LCA perspektiv då det är av stor vikt att miljöarbetet utgår ifrån ett helhetsperspektiv om långsiktigt hållbara lösningar ska uppnås. Vi utgår från att samma resonemang gäller även för elfordon, och inte bara för biobränslen, varför det i

detta avsnitt borde förtydligas att inom transportsektorn så tas även produktion av batterierna med i LCA:n för elfordon.

Under avsnittet ”El och stadsgas” samt ”Resurseffektiva kretslopp” så är det bra och tydligt att staden ska verka för en ökad biogasproduktion och det är även positivt att kopplingen görs till framtidens cirkulära ekonomi. Det antas dock (s24) att ”sett till den totala användningen av gas, det vill säga inklusive transporter, bedöms efterfrågan öka kraftigt” och (s25) att ”konkurrensen om biogas förväntas vara fortsatt stor trots ökad produktion”. Därmed fattas indirekt slutsatsen att det inte kommer att vara några problem att få avsättning för den ökade produktionen av biogas som planeras. Insatser för att öka användningen av biogas nämns därmed inte inom något avsnitt i strategin. Vi håller inte helt med om denna analys. Försäljningen av biogas är tyvärr vikande och vi känner till flera produktionsanläggningar, som trots stöd från Klimatklivet, har svårt att realiserar på grund av en ej säkrad efterfrågan. Därmed är det riskfyllt med resonemanget att marknaden löser sig självt och att staden endast ska verka för en ökad biogasproduktion, utan att samtidigt bidra med konkreta åtgärder inom efterfrågesidan. Att staden kommer att ställa tydliga krav på fossilfrihet inom exempelvis transporter skulle kunna leda till en ökad efterfrågan på biogas, men det är inte något som staden självklart kan räkna med. Utifrån vår erfarenhet så leder teknikneutrala upphandlingar i de allra flesta fall framförallt till en ökad användning av biodiesel. Det nämns även i strategin (s30) att ”Dieselbilar är idag helt dominerande i nybilsförsäljningen”. Om staden vill se en ökad utveckling inom andra förnybara drivmedel som t ex el och biogas så behöver det specificeras på användarsidan. Därför anser vi att det är viktigt att Stockholms stad tydligt verkar för en ökad biogasanvändning och ställer krav på biogas inom några lämpliga transportsegement för att driva på utvecklingen även inom detta område. Annars finns det stor risk att de övriga samhällsnyttor som biogaslösningar kan bidra till går förlorade. Klimatklivet har även visat att biogassatsningar är en kostnadseffektiv lösning för att reducera koldioxidutsläpp, men för att denna reduktion ska kunna ske så är det viktigt med en stark efterfrågan och inte bara insatser på produktionssidan. Därför anser vi att strategin behöver innehålla insatser som verkar specifikt för en ökad biogasanvändning. I dagsläget nämns elfordon på flera ställen och här är det dessutom lämpligt att även lyfta fram biogasen.

Generellt sett så kan det även bättre tydliggöras i strategin att staden kommer att ställa tuffa krav på fossilfrihet i framtida upphandlingar och därmed driva på utvecklingen för fossilfria transporter. Nu lyfts det framförallt fram att ”Staden har...som upphandlare av transport- och servicetjänster goda möjligheter till att driva utvecklingen mot en fossilbränslefri fordonsflotta genom att ställa krav på fordonens miljöprestanda...för arbetsmaskiner kan krav ingå om att använda förnybara drivmedel ...Staden har stor rådighet över att ställa upphandlingskrav”. Att krav på fossilfrihet kommer att ställas i stadens upphandlingar kan även tydliggöras under avsnittet om insatser tillsammans med att de handlingsplaner och utredningar som nämns endast handlar om hur detta ska ske.

Staden är även en stor arbetsgivare varför det kan få genomslag om staden inför

bruttolöneleasing av fossilfria fordon för sina anställda samt differentierad milersättning för tjänsteresor med privat bil som inte kan undvikas. Självklart behöver systemet utformas så att det inte uppmuntrar till mer bilkörande, utan snarare ser till att de som oundvikligen ändå har bil eller måste köra med egen bil i tjänsten får stöd och hjälp med att ställa om till fossilfrihet. Om det är önskvärt så kan vi bistå med exempel på organisationer som har genomfört den här typen av satsningar.

Vi skulle även önska ett tydliggörande i strategin kring hur staden planerar att inom transportområdet ta hänsyn till och värdera andra nyttor och miljömål som satsningar inom området kan bidra till. Detta är relevant för många olika insatser som gång/cykling/kollektivtrafik samt elfordon som även minskar buller och hälsofarliga utsläpp. Inte minst så är det viktigt inom biogasområdet då biogassatsningar bidrar till ett hållbart samhälle på så många olika nivåer och en rättvis jämförelse och utvärdering av olika insatser är svårt att uppnå endast utifrån ett fokus på reducerade koldioxidutsläpp.

Som förslag på insatser så presenteras det att staden ska verka för att miljözoner införs i kommunen. Denna fråga lyftes upp på det Upphandlingsseminarium som Biogas Öst genomförde i samverkan med Stockholm stad den 7 juni i år. Här lyfte andra kommuner i länet fram vikten av att en sådan satsning genomförs i samverkan med kranskommunerna för att det ska uppnås en additionell effekt när det gäller klimatpåverkan och inte bara en förflyttning av utsläppen till kranskommunerna.

Slutligen så ser vi positivt på en framtida elfordonsutveckling och det är även något som Biogas Öst kommer att verka för framöver inom olika projekt. Vi anser dock att det är märkligt att det endast är elen som specifikt lyfts fram inom transportområdet, t ex i följande citat ”Till år 2040 ska fossila drivmedel vara helt avvecklade och det är centralt att infasningen av framför allt el- och laddhybrider samt elbilar sker i en takt som möjliggör en fossilbränslefri fordonsflotta till 2040” (s31) och ”Stadens fordonsflotta inrymmer allt fler elbilar” (s42). Att så tydligt lyfta fram elfordon framför andra förnybara alternativ, utan att samtidigt nämna vikten av att staden bidrar till och verkar för en hållbar omställning inom området anser vi är problematiskt. Som tidigare nämnts så behöver det tydliggöras att även tillverkning av batterierna är relevant för en LCA analys för elfordon och det bör även nämnas att staden aktivt kommer att verka för ett socialt ansvarstagande när det gäller upphandling av elfordon och förnybara drivmedel. I dagsläget så lyfter Upphandlingsmyndigheten fram Stockholm stad som ett gott exempel på hur man har tagit hänsyn till dessa frågor inom elbilsupphandlingen, och vi anser att det är viktigt att staden fortsatt verkar för dessa frågor och utgör ett gott exempel för andra offentliga aktörer inom området. Inom Upphandlingsmyndighetens baskrav för Socialt ansvarstagande står det i dagsläget så här: *”Det sociala kravet har börjat ställas av flera aktörer inom fordonsupphandlingar så som elmotor i Stockholmsstads elbilsupphandling. Det finns en risk för barnarbete, dels risk att mineraler kommer från konfliktområden, samt på grund av miljöfaktorer. Vidare kommer mycket av elektroniken från länder som bryter mot ILO:s kärnkonventionerna om bl a föreningsfrihet.”*

På temat Resurseffektiva kretslopp kan det även tydliggöras att Stockholm stad kommer att verka för övergången till en cirkulär ekonomi inom flera olika områden, bland annat genom att ställa krav på att elfordonsbatterier återanvänds/återvinns på ett hållbart sätt så att en utveckling drivs på inom detta område och går hand i hand med en offensiv utveckling på elfordonssidan.

Sammanfattningsvis så är vår främsta synpunkt att strategin ännu tydligare måste utvidga sina systemgränser och ta hänsyn till ett vidare angreppssätt, framförallt inom transportområdet, för att en hållbar utveckling och hållbar omställning till ett fossilfritt samhälle ska kunna ske.

Boverket

Boverkets yttrande daterat den 21 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Boverket har ett allmänt uppsiktsansvar över plan- och byggnadsväsendet och hushållningen med mark- och vattenområden i riket. Länsstyrelserna har tillsynsansvar på regional nivå och länsstyrelsen har ett direkt ansvar för att samordna och ta tillvara statens intressen.

Boverket tackar för informationen, men avstår från att lämna detaljerade synpunkter på strategin. Boverket vill dock skicka med följande budskap inför det fortsatta arbetet.

Det är vällovligt att Stockholm stad har tagit fram ett förslag till Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040. Att sätta en systemgräns för arbetet som är lika med Stockholm stads kommungräns är en enkel avgränsning, men det är inte säkert att en sådan avgränsning optimerar nyttan av framtida åtgärder. Klimatfrågan behöver hanteras ur ett helhetsperspektiv och inom vissa sektorer krävs det då ett betydligt vidare angreppssätt än endast den egna kommunen. Inom till exempel transportsektorn behöver såväl ett regionalt som ett nationellt perspektiv antas, eftersom till exempel arbetspendling i Stockholmsregion sker över de administrativa gränserna. En annan fråga som är viktig och som inte följer några administrativa gränser är beteendeförändringar, till exempel kopplat till konsumtion av olika varor och tjänster. I strategin saknar Boverket hur Stockholm stad har för avsikt att jobba med dessa frågor. Att endast arbeta för en minskad klimatpåverkan i Stockholm stad kan i värsta fall leda till rekyleffekter i angränsande kommuner om man inte samtidigt har med sig det regionala och nationella perspektivet.

En framgångsfaktor för den här typen av strategier är att den innehåller etappmål och att det finns en plan för uppföljning av åtgärderna. I det fortsatta arbetet skulle Boverket vilja se en tydligare beskrivning av hur uppföljning av målen ska ske och vilka indikatorer som används för uppföljningen.

Energigas Sverige

Energigas Sveriges yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaser i Sverige, tackar för inbjudan att bidra med synpunkter.

Energigas Sverige är positiv till att det tas fram en offensiv strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm år 2040. Vi instämmer också i den analys som Biogas Öst har gjort och de förslag till förtydliganden som Biogas Öst framför i sitt remissvar. Dessa sammanfattas nedan:

- I avsnittet ”Stockholms fossilbränsleanvändning och klimatpåverkan”:
Förtydliga att inom transportsektorn tas även produktion av batterierna med i livscykelanalysen för elfordon.
- Klimatklivet har visat att biogassatsningar är en kostnadseffektiv lösning för att reducera koldioxidutsläpp, men för att denna reduktion ska kunna ske så är det viktigt med en stark efterfrågan och inte bara insatser på produktionssidan. Strategin behöver därför även innehålla insatser som verkar specifikt för just en ökad biogasanvändning.
- Det bör även tydliggöras i strategin att staden kommer att ställa tuffa krav på fossilfrihet i framtida upphandlingar och därmed driva på utvecklingen för fossilfria transporter.
- Vi skulle även önska ett tydliggörande i strategin kring hur staden planerar att inom transportområdet ta hänsyn till och värdera andra nyttor och miljömål som satsningar inom området kan bidra till. Exempelvis kan konstateras att biogassatsningar bidrar till ett hållbart samhälle på så många olika nivåer. En rättvis jämförelse och utvärdering av olika insatser är därmed svårt att uppnå endast utifrån ett fokus på reducerade koldioxidutsläpp.
- Satsningar på miljözoner bör göras i samverkan med kranskommunerna för att det ska uppnås en additionell effekt när det gäller klimatpåverkan och inte bara en förflyttning av utsläppen till kranskommunerna.
- Vidare är det viktigt att poängtera i strategin att staden även fortsättningsvis verkar för ett socialt ansvarstagande när det gäller upphandling av elfordon och förnybara drivmedel.

Sammanfattningsvis instämmer vi i Biogas Östs främsta synpunkt att strategin ännu tydligare måste utvidga sina systemgränser och ta hänsyn till ett vidare angreppssätt, framförallt inom transportområdet, för att en hållbar utveckling och hållbar omställning till ett fossilfritt samhälle ska kunna ske.

Energimyndigheten

Energimyndighetens yttrande daterat den 3 oktober 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Generella synpunkter

Dokumentet ger en tydlig bild över de olika sektorer som inkluderas i strategin gällande omställningen till fossilfrihet, inklusive vem som är ansvarig för genomförandet.

Målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt 2040 är ambitiöst och väl avvägt.

Etappmålet om att utsläppen av växthusgaser ska vara högst 2,3 ton CO₂e per invånare 2020 är nedbrutet i delmål för de olika områdena. För några områden, t.ex. Hållbar energianvändning, finns det redan konkreta åtgärder identifierade. För områdena Transport och Resurseffektiva kretslopp saknas tydliga åtgärder och aktiviteterna handlar mer om att ”utreda”, ”verka för” samt ”ta fram handlingsplaner”. Det är av vikt att konkreta åtgärder utarbetas så att strategin kan vidareutvecklas även inom dessa områden.

Strategin berör främst utveckling samt implementering av nya eller förbättrade tekniska lösningar. Utöver detta, är en viktig del av omställningen till fossilfrihet även den tvärssektoriella samverkan som behöver ske mellan aktörer som idag kanske inte har, eller ser ett behov av att samarbeta. Ett exempel är t.ex. utbyggnaden av elbusslinjer där både stad, kollektivtrafikoperatör, nätoperatör, fordonsleverantör m.fl. behöver samverka för att få en lösning till stånd.

Beteendefrågor samt drivkrafter till förändring skulle behöva belysas ytterligare. Det finns idag både kunskap och tekniska lösningar för att nå fossilfrihet, men hur kommer Stockholms stad att arbeta för att individer och grupper lockas till ett mer hållbart beteende?

Spårbunden trafik (tåg och tunnelbana) berörs endast kortfattat trots att detta transportslag utgör en viktig del av omställningen. Fjärrtåg kan t.ex. vara ett attraktivt och miljöeffektivt alternativ till både vägbunden trafik och flyg och det rekommenderas att strategin tydligare inkluderar detta transportslag.

Det är bra att stadsplanering identifieras som ett viktigt område men det är svårt att se hur det förhåller sig till de andra områdena, inte minst med tanke på att en stor del av bebyggelsen är befintlig. Detta bör kunna skattas i ett tidigt skede och vara ett bra underlag för framtida arbete.

Energimyndigheten har för närvarande två samordningsuppdrag med koppling till transporter – Samordning av omställningen i transportsektorn respektive Nationell samordning av laddinfrastruktur. Stockholms stad uppmanas att ta del av, samt bidra till resultaten av dessa uppdrag eftersom många av frågeställningarna kring en fossilfri transportsektor är gemensamma med de som återfinns i Strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Specifika synpunkter

På några ställen står det ”energiproduktion”. Eftersom energi inte kan produceras,

endast omvandlas, är det bättre att beskriva vilken typ av produktion som avses – exempelvis el- eller värmeproduktion.

På sid 29 under Trender och prognoser står det att tunga fordon utgör 4 procent av trafikarbetet men står för ca 20 procent av utsläppen. Detta är en felaktig tolkning av figuren under som inte visar trafikarbetet utan sammanlagd vägsträcka för olika transportslag. Energimyndigheten anser att trafikarbete är en bättre parameter än vägsträcka och föreslår därför att figuren byts till en som faktiskt visar trafikarbetet.

Försvarmakten

Försvarmaktens yttrande daterat den 30 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Som ett resultat av det försämrade omvärldsläget behöver Sveriges försvarsförmåga inför och vid ett angrepp stärkas. Utvecklingen av samhällets krisberedskap och totalförsvarsplanering måste anpassas till de säkerhetspolitiska förhållanden som råder idag och det militära försvaret är beroende av stöd från övriga samhället för att säkerställa sin operativa förmåga såväl i fred, som vid höjd beredskap.

Det civila försvaret utgörs i grunden av hela samhällets inneboende robusthet, motståndskraft och förmåga att hantera hot, kriser, krigsfara och krig. Varje myndighet, kommun och landsting ska i sin verksamhet beakta totalförsvarets krav. Stockholmsregionen är militärstrategiskt ett särskilt viktigt område, med en hög befolkningstäthet och flera samhällsviktiga funktioner.

Synpunkter på Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040

I strategin behöver frågan kring ett fossilbränslefritt Stockholm även relateras till totalförsvarets behov. Omställningen mot ett fossilbränslefritt Stockholm behöver ske på ett sådant sätt att energibehovet kan säkras även under svåra förhållanden. Dessa aspekter behöver belysas mer ingående i underlaget och en tillhörande riskanalys bör tas fram. Det är då viktigt att hänsyn tas till den totala riskbilden – inte bara inom Stockholms stad, samt att samhällets funktionalitet i såväl fred, kris som krig beaktas. Distribution, lagring och funktionalitet av bränsle och drivmedel är exempel på aspekter som behöver beaktas i omställningsarbetet då det kan påverka möjligheterna att hantera eventuella framtida kriser i samhället. Det är nödvändigt att samhällsviktig verksamhet fungerar under kris, såväl idag som efter en omställning mot ett fossilfritt samhälle. Tekniska system som används som exempelvis reservkraft på sjukhus måste minst säkerställas ha samma funktionalitet även framledes, vilket gör att dessa frågor måste lyftas in i strategin för att den ska bli hållbar på sikt.

Huddinge kommun

Huddinge kommuns yttrande daterat den 28 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Huddinge kommun anser att det är positivt att Stockholms stad har beslutat om att vara fossilbränslefritt år 2040. Detta innebär en högre ambition än det förslag som finns i miljömålsberedningens betänkande ”Ett samlat förslag till klimatpolitiskt ramverk” (SOU 2016:21), där det föreslås att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045. Vi ser det som positivt att Stockholms stad går före och visar vägen för andra kommuner och företag i landet. Det är dock som oklart om det är målet för 2040 avser nettoutsläpp eller ej. Inledningsvis i dokumentet upplevs det som att det är de faktiska utsläppen som avses, men avslutningsvis i strategin nämns klimatkompenserande åtgärder för kvarvarande utsläpp såsom kolsänkor och CCS (Carbon capture and storage), vilket ger intrycket att det istället är nettoutsläpp som avses. Det bör förtydligas huruvida målet om fossilbränslefritt Stockholm gäller faktiska utsläpp eller nettoutsläpp då detta inte riktigt framgår av strategin.

Vi konstaterar också att staden inte har rådighet över flera av de åtgärder som planeras utan är starkt beroende av sin omvärld för att uppnå målen. Exempelvis handlar detta om bränslemix i nordisk elproduktion, oljepriser, politiska och ekonomiska styrmedel på nationell nivå. Detta konstateras även i strategin. Huddinge kommun anser, trots dessa osäkerheter och begränsad rådighet, att det är bra att Stockholms stad ändå har höga ambitioner på klimatområdet.

Eftersom utsläppen har beräknats så att de avser de utsläpp som görs inom stadens gränser med ett LCA-perspektiv, hänvisar strategin till att några utsläppskällor kommer att försvinna när man flyttar vissa verksamheter. Detta gäller främst avsnitten flyg och sjöfart. Vi vill påpeka att detta synsätt förvisso gör att utsläppen minskar i Stockholms stad, men att problemen endast förflyttas till andra platser vilket inte säkert leder till minskade utsläpp totalt sett. Huddinge kommun skulle välkomna ett mer regionalt synsätt i Stockholms stads klimatarbete och då främst det som handlar om transporter eftersom dessa är geografiskt gränsöverskridande. Insatser som rör transporter kommer i allra högsta grad att påverka Stockholms stads kranskommuner och strategin saknar resonemang kring detta. Förutom ovanstående exempel för flyg och sjöfart kan även nämnas behovet av infartsparkeringar, infrastruktur för icke fossila bränslen, laddinfrastruktur, omlastningscentraler för gods samt sammanhängande cykelstråk. Det saknas strategier för hur samverkan med andra aktörer och intressenter ska ske. För ett lyckosamt klimatarbete skulle ett starkare regionalt samarbete behövas än det som finns idag samt ett bättre samarbete med berörda aktörer.

För övrigt anser Huddinge kommun att det är en mycket lovvärd insats att staden ska verka för att lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri transportsektor.

Klimataktion Stockholm

Klimataktion Stockholms yttrande daterat den 23 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning av synpunkter

- Fossilfri stad 2030 istället för 2040 måste vara målet för strategin
- Konsumtionens roll för att minska utsläppen kan inte negligeras, bör finnas i strategin
- Stockholm bör ta ett större ansvar för en regional strategi som minskar utsläpp från fossildriven trafik i hela länet.
- Avbryt bygge och planering av alla nya motorvägar inkl redan beslutade som Förbifart Stockholm
- Kolanvändningen i Värtaverket måste avvecklas snarast möjligt, helst till 2018.
- Det civila samhällets organisationer och medborgarna har en viktig roll att spela
- Produktion av förnybar energi måste underlättas och stimuleras
- Förbud mot fossilbränsleförsäljning är nödvändigt tidigare än 2040
- Påverka och minska flygresorna
- Engagera små och stora fastighetsägare i arbetet med resurseffektiva kretslopp
- Politisk enighet nödvändig för långsiktig klimatpolitik

Allmänt

En genomläsning av klimatstrategin ger en tydlig bild av att Stockholm är oerhört sent ute när det gäller det klimatstrategiska arbetet. Väldigt mycket av det som föreslås i strategin handlar om att mål och åtgärder ska utredas ytterligare och där resultat ska presenteras under 2017. Vi drar slutsatsen att det ligger många år av politisk senfärdighet bakom det faktum att staden tydligen saknar underlag för att genomföra tydliga och kraftfulla åtgärder.

Klimathotets allvar växer dock för i stort sett varje vetenskaplig rapport som kommer i frågan. Detta tillsammans med Parisavtalets ambition att begränsa den globala temperaturökningen till + 1,5 grader gör att staden behöver en klimatstrategi som tydligare pekar ut en ambitiös färdriktning även om vi ännu inte har helt klart med hur det ska genomföras.

Det gäller den övergripande ambitionen att bli en fossilfri stad 2040. Klimathotet

och ett klimaträttvist perspektiv kräver att vi siktar på att staden ska bli nära nog fossilfri 2030. Staden behöver mobilisera alla resurser och söka stöd i teknisk och vetenskaplig expertis som i andra sammanhang visat att i stort sett fossilfrihet kan uppnås 2030.

Strategin är för begränsad i sin karaktär. Den annonserar att det är tekniken som ska fixa utsläppsreduceringen. Det kan vara bra med konkretion, men man missar att det handlar om en kraftfull omställning till nya beteenden som måste involvera även människorna. Staden behöver visa företag och medborgare att färdriktningen är kompromisslös ifråga om att fasa ut fossil energi, energieffektivisering och resurssnålt tänkande i alla sammanhang. Staden behöver vara tydlig med att det kräver ett aktivt engagemang – inte bara från stadens organisation, utan från alla medborgare, företag och organisationer i staden. Vi behöver en allmän mobilisering för att nå ett mål, en fossilfri stad, snabbare än vi just nu tror är möjligt. Det kommer att leda till ett ökat förnyelsearbete i företag, bostadsrättsföreningar, enskilda hushåll, bostadsföretag, ideella organisationer och transportaktörer. Stadsdelsnämnderna liksom de projekt som pågår riktade till medborgarna och näringslivet bör ingå i strategin. Minst två stadsdelsnämnder har antagit ett medborgarförslag om att dessa ska engagera sig i klimatomställningsarbetet. Strategin bör ta med att stadsdelsnämnderna har en viktig roll i att bidra lokalt, där folk bor.

En stor brist är att strategin saknar ambitionen att påverka invånarnas konsumtion och dess klimatkonsekvenser. Man säger bara att flyg, import mm ligger utanför stadens påverkansmöjligheter. Men det behövs beteendepåverkande åtgärder, särskilt riktade till den målgrupp som har störst klimatavtryck – människor/hushåll med höga inkomster och stora ekonomiska tillgångar. Denna målgrupp är stor i Stockholmsområdet, vilket gör att Stockholm sett ur ett konsumtionsperspektiv har mycket stor klimatpåverkan.

Göteborgs klimatstrategi har ett helt avsnitt och ett mål för att begränsa klimatpåverkan av Göteborgarnas konsumtion. Stockholm bör ha en liknande målsättning. I Göteborgs program finns strategier bl a för att minska hushållens produktion av avfall, minska matens klimatpåverkan, minska flygandets klimatpåverkan, utvecklade program för klimatsmart livsstil, utbilda barn och ungdomar i klimatsmarta livsstilar mm.

Det finns även ett skriande behov av en regional strategi och samarbete mellan länets kommuner för att få ned utsläppen från trafiken, särskilt biltrafiken. Här kan man inte stanna vid stadsgränserna. Stockholm är navet i ett vidsträckt regionalt trafiksystem, och man måste hitta metoder att tackla detta.

Hållbar energianvändning

Kolkraftverket i Värtan

Den enskilt största insatsen gäller kolanvändningen i Värtaverket. Stadens ambition sägs vara att den ska vara avvecklad till år 2020, och att en plan för avveckling av KKV 6 ska redovisas senast 2017, men verkar lämna öppet för att Fortum Värme ska

kunna ha till år 2030 på sig. Vi menar, liksom flera andra miljöorganisationer som i maj uppvaktade de politiska partierna i Stadshuset, att Stockholms stad och Fortum Värme måste visa ett klimatpolitiskt ledarskap och komma överens med de finska ägarna i Fortum om en snabb avveckling. Förutsättningarna är goda i och med starten av det biobrännseleddade KKV8. Stockholm måste leva upp till sitt goda rykte när det gäller fjärrvärmens och bör kunna rikta in sig på att avveckla kolet tidigare än 2020.

Samverkan med berörda aktörer kring användning av fossila oljor för spetslast hos energibolag mm

Det bör finnas en tydlig plan, inte bara samverkan, med dessa aktörer. Målet bör vara total utfasning av fossilbränsle i spetslast/reservkraft senast 2030.

Möjligheter att öka mängden förnybar el som produceras i staden

Egenproduktion av solenergi bör kunna vara betydligt mer än 10% som anges i förslaget, snarare 15-20% år 2030. Man säger heller inte något om att staden skulle kunna bygga egna vindkraftverk.

Här finns också stora möjligheter att involvera fastighetsägare och byggherrar i att producera egen solenergi. Kunskapen har ökat mycket de senaste åren, och priserna minskat. De privata fastighetsägarna, villaägarna, bostadsrättsföreningarna behöver säkerligen stöd som kommunen kan erbjuda genom en tydlig viljeinriktning i strategin, och med resurser för rådgivning. Krav kan ställas vid markanvisningar *och förslag och rådgivning ges vid ansökan om bygglov*. De kommunala bostadsbolagen bör gå i spetsen för produktion av förnybar energi. Sätt tydliga mål för hur många Gwh solenergi, vindenergi, bioenergi som ska produceras inom stadens gränser 2020, 2025, 2030, och följ upp dessa. Stockholm bör inte vara sämre rustat att nå samma nivåer som Göteborg. I sitt klimatprogram vill man där öka den förnybara elproduktionen med 400% (500 GWh) och biogasproduktionen med 1000% (1200 GWh) fram till 2030.

Energieffektiviseringar

Energieffektiviseringar på 10% till 2020 jämfört med 2015 anges som mål för stadens verksamheter och att effektiviseringen ska ske i samma takt fram till 2040. Detta är otillfredsställande då satsningar bör göras för att öka takten, målet bör vara 2030. Det måste också finnas stora energieffektiviseringsmöjligheter hos andra fastighetsägare än staden. En sådan kampanj kan gå hand i hand med ökning av egen förnybar el, se ovan.

När det gäller energianvändningen i nyproducerade byggnader på av staden anvisad mark är stadens målsättning för lågt ställd. Nollenergihus fr o m 2020 bör vara kravet.

Klimatstrategiförslaget förutsätter att det inte behövs särskilda åtgärder för att fasa ut oljepannor i enskilda hem eller industrianläggningar eftersom de vid uttjänande byts mot värmepumpslösningar och förnybara alternativ. Man bör söka åtgärder för att påskynda denna utfasning eftersom de 2012 stod för 110 000 ton CO₂ i utsläpp. Det kan handla om förbud, konverteringsstöd, aktiv information, stöd för samupphandling

av bergvärme och liknande i villaområden.

Miljöeffektiva transporter

Bil- och godstrafik

Det är ett lovvärt initiativ att förbjuda fossilbränsleförsäljning, men alldeles för sent att sätta gränsen vid 2040. Målet måste vara 2030, men möjligtvis med dispensförfarande för särskilda ändamål.

Staden bör sätta sitt utsläppsmål för transporter minst i nivå med den statliga fossilfri fordonsflotta-utredningen, dvs minskning med 80 procent nationellt till 2030.

Nödändigt är också stopp för motorvägssatsningar då fler vägar alltid genererar mer biltrafik. Det duger inte att säga att redan beslutade vägsatsningar ingår i strategin – de motverkar ju klimatmålen! Gökungen Förbifart Stockholm finns kvar i boet även om den försvunnit från den politiska agendan pga statens, kommunernas och landstingets politiska oförmåga att stoppa ett föråldrat infrastrukturprojekt. Det är helt nödvändigt att staden påverkar staten att stoppa den påbörjade byggnationen av Förbifart Stockholm och styr om investeringarna till kollektivtrafik. Stockholms stad bör också driva ett skrinläggande av planerna på Österleden då dess genomförande inte bidrar till klimatmålen utan tvärtom hindrar dess uppfyllande.

Transportbehoven måste lösas på andra sätt än att sälja in ett spår i en motorvägstunnel eller liknande. Tillgänglighetsbehov hos befolkningen måste styra trafikplaneringen, inte privatbilismens behov av ständigt nya vägar. Tydliga riktlinjer för stadsplanering där gång- och cykeltrafik gynnas, tillsammans med kollektivtrafik. Gynna även närhetscentra för handel och service istället för köpcentra som kräver personbilstransporter. Staden behöver återta makten över alla stadsdelscentra.

Flyget och sjöfarten

Klimatstrategin har en verklighetsfrämmande text om flygsektorn som underskattar svårigheterna att göra flyget hållbart samt effekterna av ökad efterfrågan på flyg. Nuvarande trender inom flyget pekar mot att ökat flygande kommer att äta upp den energieffektivisering som kan ske tekniskt. En fördubbling av flygandet sker vart femtonde år och den trenden måste brytas. Det är väldigt osäkert i vilken mån biobränslen kan införas inom flyget. I alla händelser kommer inte tillgänglig biomassa att räcka till för den ökande flygverksamhet som branschen räknar med. Slutsatsen är att flygandet måste minska.

Det är därför otillfredsställande att klimatstrategin inte uppvisar några ambitioner när det gäller att påverka stockholmarnas konsumtion av flygresor. Ett konsumtionsperspektiv på flygets utsläpp är nödvändigt. Det går att vidta åtgärder för att påverka flygandets omfattning genom information, beteendeförändringar mm. Jämför med Göteborgsstrategin där man sätter ett mål på att göteborgarnas flygresor ska minska med minst 20% till år 2030 jämfört med 2012.

Staden kan också bidra genom att aktivt verka för en snabbare avveckling av Brommaflyget, och för att det återinförs utsläppstak för Arlanda flygplats. Staden kan tillsammans med andra aktörer i regionen kräva att staten inför bromsande styrmedel

som bränsleskatt, passagerarskatt, avskaffande av subventioner mm, samt att ingen ny bana byggs på Arlanda.

Det är förstås hög tid att göra något även åt utsläppen inom sjöfarten. Förbud för fossildrivna kryssningsfartyg till Stockholms hamnar fr o m 2025 och för fossildrivna handelsfartyg fr o m 2030 bör utredas. Den sjöburna kollektivtrafiken bör *byggas ut och ha kortare tid för att nå* fossilfrihet och kunna ställas om snabbare.

Resurseffektiva kretslopp

Här måste medborgarna engageras! Stockholm har varit anmärkningsvärt senfärdig när det gäller att ta itu med kompostering av matavfall. Det har varit självklart i många av Sveriges kommuner sedan 10 – 15 år tillbaka. Inte ens alla de kommunala bolagens hyresgäster har fått sådana möjligheter. Man har mycket att ta igen i Stockholm.

Staden har som mål att minst 70 procent av Stockholms matavfall ska samlas in för produktion av biogas senast 2020. Detta mål borde sättas högre vilket kanske är realistiskt med tanke på den tröga starten. Mål för insamling, kompostering och rötning av matavfall borde kunna vara 85-90 % 2020. Men då måste medborgarna och fastighetsägarna engageras, det finns antagligen ett uppdämt behov hos stockholmarna ett få göra konkreta saker som att kompostera matavfall och hantera plasten på ett vettigt sätt i återvinningen. Där talas nu i strategin om fossilplast – men hur många stockholmare vet vad som är fossilt och inte i alla förpackningar? Det finns mycket oro hos konsumenter kring plasten, både vad gäller återvinning, gifter som påverkar och skräp som sprids i naturen och haven.

Kompensation

Strategin nämner som möjliga kompensationsåtgärder för att skapa nya kolsänkor CCS (Carbon Capture and Storage) och biokol i marken. Vi har uppfattningen att utvecklingen av CCS inte visat sig framgångsrik och har många osäkerhetsfaktorer. Många forskare avråder från det. Skapandet av naturliga och ofarliga kolsänkor måste vara regeln. Staden bör vid beviljande av bygglov föra in krav på trähusbebyggelse där det är lämpligt/möjligt. Ett gott exempel är Växjö kommun. Det är ett utmärkt sätt att skapa kolsänkor i stadsmiljön, och dessutom finns fler fördelar. Staden bör ha ett mål på att en viss procentandel av nyproduktionen ska vara trähus år 2030.

Slutligen vill Klimataktion understryka behovet av långsiktighet i klimatpolitiken. Det krävs politisk enighet mellan fullmäktiges partier för att strategin inte ska rivas upp vid majoritetsskiftet. Det borde vara möjligt med tanke på att riksdagspartierna nått enighet inom ramen för Miljövårdsberedningens förslag.

Kommunförbundet Stockholms Län (KSL)

KSL:s yttrande daterat den 22 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

- KSL ser positivt på att strategin har år 2040 som målfår.
- KSL föreslår att Stockholms stad i strategin utvecklar resonemanget kring den regionala utvecklingens betydelse för att nå de i strategin uppsatta målen. Dels rörande på vilka sätt olika omvärldsfaktorer kan påverka måluppfyllelsen och dels vilka typer av regionala insatser som kan behövas och hur Stockholms stad kan spela en roll i ett sådant arbete.

KSL ser att Stockholms stads *strategi för ett Fossilbränslefritt Stockholm 2040* är ytterligare ett offensivt steg i rätt riktning från Stockholms stads sida att vara föregångare i klimatarbetet. Att tiden för genomförandet kortas med 10 år jämfört med den tidigare klimatfärdplanen ligger i linje med vad de flesta klimatforskare förespråkar, men också med intentionerna i Parisavtalet.

KSL yttrar sig inte i detalj över enskilda medlemmars val av åtgärder, vilket innebär att KSL inte heller har några synpunkter på Stockholms stads målsättningar eller operativa genomförande av strategin.

Bland länets kommuner sker ett kontinuerligt arbete inom energi- och klimatområdet. Kommunerna har kommit olika långt men alla kommuner har frågorna på dagordningen och i de flesta fall beslutade planer, processer och målsättningar. Som stöd i det arbetet finns bland annat en länsövergripande energi- och klimatstrategi, ett regionalt energikontor och det Regionala miljö- och samhällsbyggnadsrådet. Kopplat till RUFSS-processen har även ett arbete initierats för att ta fram en regional klimatfärdplan.

KSL ser positivt på att Stockholms stad i strategin beskriver vad som behöver göras för att nå uppsatta klimatmål inom kommunens geografiska gräns men ser samtidigt att den höga ambitionsnivån inom klimatområdet är avhängig med en rad omvärldsfaktorer. Där behovet av en tydlig och förankrad regional färdriktning, målsättning och samverkan är avgörande tillsammans med statliga åtaganden i form av regionala och lokala stöd i klimatarbetet. Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040 kan i hög grad bidra som inspiration till att flera kommuner tar fram konkreta handlingsplaner inom klimatområdet som i sin tur kan bidra som underlag till en tydligare färdriktning i det regionala klimatarbetet.

KSL föreslår att Stockholms stad i strategin utvecklar resonemanget kring den regionala utvecklingens betydelse för att nå de i strategin uppsatta målen. Dels rörande på vilka sätt olika omvärldsfaktorer kan påverka måluppfyllelsen och dels vilka typer av regionala insatser som kan behövas och hur Stockholms stad kan spela en roll i ett sådant arbete.

Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsens yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Länsstyrelsen är positiv till förslaget till Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm. Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar och det är avgörande att samhällets aktörer vidtar åtgärder som minskar klimatpåverkan i en snabb takt. Här har offentliga myndigheter, däribland kommunerna, en särskilt viktig roll. Det är glädjande att Stockholms stad driver ett ambitiöst klimatarbete med målsättningen om att bli fossilbränslefritt till 2040 och minska utsläppen av växthusgaser till högst 2,3 ton CO₂e per invånare år 2020.

Strategin ligger i linje med Parisavtalets mål om att den globala temperaturökningen ska hållas väl under 2 grader med en strävan mot 1,5 grader. Den ligger även i linje med Miljömålsberedningens förslag till klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47), regeringens målsättning om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, samt länets Klimat- och energistrategi.

Stockholmsregionen är idag hela Sveriges tillväxtmotor och präglas av en stark utvecklings- och innovationskraft. En fortsatt ekonomisk tillväxt, en stärkt konkurrenskraft och skapande av nya arbetstillfällen måste gå hand i hand med en minskad klimatpåverkan. Detta innebär också möjligheter för nya branscher att växa och stärka sin position på marknaden.

Transportsektorn står för en stor del av växthusgasutsläppen, såväl i Stockholms stad som i länet i stort. Kommunerna har goda möjligheter och stor potential att genom den fysiska planeringen skapa en transportsnål stad där fokus ligger på hållbara transportsystem. Länsstyrelsen menar att även staten har en viktig roll i arbetet med att skapa förutsättningar för minskade utsläpp av växthusgaser, till exempel genom att utveckla olika former av styrmedel och regelverk för såväl person- som godstrafik.

Länsstyrelsen håller med staden om att satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång är viktiga för att nå målen om en fossilfri fordonsflotta. Detta prioriteras även på statlig nivå. I den senaste länsplanen för regional transportinfrastruktur som gäller åren 2014-2021, har drygt 70 procent av planens medel avsatts till satsningar på kollektivtrafik och drygt 9 procent till investeringar i cykelinfrastruktur. Detta är medel som delas ut till landstinget och länets kommuner i form av statlig medfinansiering. Staden nämner i förslaget att den statligt finansierade kollektivtrafiken bör öka. Länsstyrelsen tolkar detta som att staden vill se ännu större bidrag i form av statlig medfinansiering till landstingets investeringar i kommande länsplan.

Länsstyrelsen ser positivt på att en del av strategin handlar om resurseffektiva kretslopp, det vill säga en ökad hushållning med material och att uppkomsten av avfall förhindras. Särskilt intressant är diskussionen om förbränningen av fossila plaster. En minskad användning av fossila plaster och ökad återanvändning och återvinning är bra inte bara ur klimatsynpunkt, utan även för luftkvaliteten. Genom att vidta åtgärder för att minska klimatpåverkan finns goda chanser att även förbättra stadens luftkvalitet och därmed bidra till flera miljö kvalitetsmål.

Stockholms stads mål på 2,3 ton CO₂e per invånare till 2020 omfattar enbart

utsläpp uppkomna inom kommunens gränser. Samtidigt lyfts konsumtionens roll i klimatförändringarna alltmer, både internationellt och nationellt. Regeringen avser att i hög utsträckning beakta konsumtionens konsekvenser för enskilda, samhället och miljön och har i budget för 2017 presenterat en nationell strategi för hållbar konsumtion. Genom att vidta konkreta åtgärder för en mer hållbar konsumtion i Sverige kan klimatpåverkan minska i andra länder.

Länsstyrelsen vill betona vikten av det regionala perspektivet. Det är positivt att Stockholms stad har som mål att bli fossilbränslefritt, men vi tror att ett resonemang kring samspelet med omkringliggande kommuner och regioner kan komma att krävas för att nå de ambitiösa målen. Det handlar till exempel om produktion och distribution av de förnybara bränslen som kommer att behövas. Var ska dessa bränslen produceras och hur kan tillgången till dessa bränslen säkras? Det handlar även om det ökande transportarbetet i länet och de växthusgasutsläpp det medför. Transporterna följer inte kommungränserna och effektiva åtgärder som minskar klimatpåverkan kräver samordning mellan länets kommuner.

Länsstyrelsen ser fram emot att ta del av resultaten från de fördjupningar och utredningar som strategin föreslår.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

MSB:s yttrande daterat den 13 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har uppfattningen att klimatfrågan är komplex, långsiktig och osäker. Det är därför viktigt att tidigt beakta hur omställningarna kan påverka risken för olyckor och förmågan att hantera kriser. Vidare måste funktionaliteten i samhällsviktig verksamhet säkerställas. Dessa frågeställningar bör finnas med i det fortsatta analysarbetet.

MSB anser vidare att det, från en övergripande bedömning, är ett steg i rätt riktning att Stockholms stad tagit fram en strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm, i syfte att minska de negativa effekter som ett förändrat klimat kan ge upphov till.

Olyckor och förändrad riskbild

Olyckor och skadehändelser förändras över tiden. Hur de förslag och förändringar som blir aktuella utifrån strategin påverkar riskbilden jämfört med tidigare bör bedömas på ett tidigt stadiet. Det kan föranleda behov av omvärdering av tidigare genomförda säkerhetshöjande åtgärder. Även vilka eventuella förmågor som måste kunna hanteras på grund av omställningarna bör analyseras. Ett exempel är förändrade krav när det gäller räddningstjänstens förmåga.

Enligt strategin så vill kommunen även utreda möjligheterna att öka mängden förnybar el som produceras i staden. I denna omvandling bör man säkerställa att de

verksamheter som har möjlighet att bidra till positiva klimateffekter och minskade utsläpp också har de geografiska förutsättningarna till detta på lång sikt. Detta för att möjliggöra att verksamheterna vid behov kan växa eller öka produktionen utan att det leder till ökade risker för medborgarna.

Det är i sammanhanget viktigt att kommunen också tar hänsyn till den totala riskbilden och inte bara flyttar riskerna som har att göra med minskade koldioxidutsläpp, utanför Stockholms stad. Det skulle exempelvis kunna innebära ett ökat antal farligt godstransporter.

Säkerställande av energibehov och funktionalitet hos samhällsviktig verksamhet
I strävan efter ett fossilbränslefritt Stockholm, bör omställningen ske på ett sådant sätt att energibehovet kan säkras även under svåra förhållanden. Distribution, lagring och funktionalitet av bränsle och drivmedel är aspekter som också måste beaktas i det kommande omställningsarbetet för att säkerställa förmågan att hantera eventuella kriser.

Samhällsviktig verksamhet måste fungera under kriser även efter omställning. De tekniska system som behöver användas under svåra förhållanden, exempelvis reservkraft på sjukhus, måste ha samma funktionalitet eller bättre. Systemen bör också kunna hantera flera olika typer av bränslen och vara godkända för det av tillverkaren (vilket inte verkar vara fallet med exempelvis HVO i dagsläget) om det finns risk för framtida bristsituation av vissa biobränslen.

Medvetenhet och hänsyn till förändrade egenskaper (exempelvis ”bäst-före-datum”) hos de klimatsmarta bränslena måste göras så att bränslet fungerar som avsett när det behövs.

Kommande risk- och sårbarhetsanalyser bör också belysa de fall där det i princip bara blir en teknik tillgänglig som säkerställer en viss funktionalitet, exempelvis fjärrvärme. Det gäller både ur ett sårbarhetsperspektiv och vilken effekt det kan få på andra system i händelse av bortfall.

Nacka kommun

Nacka kommuns yttrande daterat den 3 oktober 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Nacka kommun anser att strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040 är ambitiös. I strategin finns bland annat direktiv till Fortum Värme som innebär att Staden genom Fortum Värme ska vidta åtgärder för att säkerställa klimatsmart fjärrvärme som sammantaget reducerar utsläppen med minst 240 000 ton CO₂e till 2020. Staden ska även bistå Fortum Värme i dess arbete med att öka anslutningarna till öppen fjärrvärme och utreder möjligheterna till ytterligare anslutningar. Fjärrvärmenätet på Sicklaön och Saltsjö Boo ägs av Fortum. En avveckling av kolbaserad fjärrvärme till fördel för hållbara bränsleslag påverkar Nackas fjärrvärmekunder i positiv bemärkelse.

I avsnittet Transporter - Sjöfart konstateras att "Louddens oljeterminal och Bergs oljehamn i Nacka kommun ska läggas ned och all hantering av både fossila och ickefossila oljeprodukter flyttas då över till Södertälje, Västerås och Gävle. Flytten av hamnarna ger ingen direkt påverkan på stadens fossilbränsleanvändning men kan leda till ökade transporter av oljeprodukter till Stockholm". Nacka vill framhålla vikten av att Bergs oljehamn läggs ned och omvandlas till en blandad stadsdel. Det finns alternativa och mer perifera lokaliseringar såsom omnämns ovan. Det pågår en civilrättslig process kring uppsägningen av tomträttsavtalet för området som kallas Bergs gård.

I samma avsnitt står det att kollektivtrafik på vattnet kan komma att öka och framtidens skärgårds- och lokaltrafik och behöver drivas av förnybar energi eller annan teknik för att uppfylla klimatmålet. Denna uppfattning delas av Nacka kommun.

I avsnittet Resurseffektiva kretslopp anmodas Staden genom Stockholm Vatten AB att öka biogasproduktionen som sammantaget motsvarar en reduktion 20 000 ton. Detta kommer ske i Henriksdals reningsverk på/i Henriksdalsberget som delvis ligger i Nacka kommun. Utökad biogasutvinning ur externt organiskt material (t.ex. matavfall) bedöms inte leda till större skyddsavstånd kring Henriksdals reningsverk. Därmed skulle det inte heller innebära negativ påverkan på Nacka kommuns möjligheter att bygga en attraktiv stadsmiljö i området mellan Henriksdals trafikplats och Finnboda. Se även Nackas yttrande till mark- och miljödomstolen mål nr M 3980-15, som berör ansökan om tillstånd till fortsatt och utökad verksamhet vid Henriksdals reningsverk.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverkets yttrande daterat den 15 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Naturvårdsverket ser positivt på målsättningen att Stockholms stad har som mål att vara en fossilbränslefri stad 2040 och det finns många viktiga och bra insatser beskrivna i strategin. Naturvårdsverket ser ett stort värde i att städer och regioner sätter ambitiösa mål som det lokala och regionala arbetet kan styras mot. Nationella mål behöver kompletteras med lokala och regionala för att skapa en större delaktighet och där de lokala aktörerna tydligare kan se sin betydelse för måluppfyllnaden. Naturvårdsverket har ett antal medskick som kan förbättra strategin vilka tas upp närmare nedan.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Allmänna synpunkter

Naturvårdsverket ser positivt på ambitionen att Stockholm stad ska vara fossilbränslefritt 2040 och det finns många viktiga och bra insatser beskrivna i

strategin. Att uttrycka målet som fossilbränslefri stad är viktigt då det är reella utsläppsminskningar i närtid som krävs för att temperaturökningen på jorden ska begränsas.

Det globala klimatavtalet som slöts i Paris hösten 2015 slår fast att den globala temperaturökningen ska hållas väl under 2 grader och helst begränsas till 1,5 grader. Möjligheten att klara denna målsättning kräver kraftiga reella utsläppsminskningar i närtid. En utsläppsbana fram till 2040 med kraftiga minskningar av utsläppen i början är viktig för att minska de kumulativa utsläppen fram till 2040. Varför en ännu snabbare avveckling av användningen av kol i fjärrvärmeproduktionen än den föreslagna kan vara viktigare än en stor utbyggnad av solesproduktion. Naturvårdsverket ser gärna att strategins förslag kompletteras med resonemang och bedömningar kring hur åtgärder har satts i relation till varandra och var störst utsläppsminskning uppnås för de medel som avsätts. Strategin får gärna förtydligas, t ex på sid 7(45) och 37(45), vilket utgångsläge som mål om utsläppsminskningar jämförs med (vad målen jämförs med/referensår).

Energianvändning

Naturvårdsverket ser positivt på stadens ambition att kolanvändningen för fjärrvärmeproduktion ska vara avvecklad till 2020 och att det planeras för mer biogasproduktion från matavfall samt att biogas kan ersätta naturgasen i stadsgasnätet. Naturvårdsverket vill i detta sammanhang lyfta fram de läckage av stadsgas som ledningssystemet släpper ut. Av strategin framgår att cirka 30% av gasen inte når slutanvändaren. Det handlar därför om mycket stora utsläpp av metan, Naturvårdsverket uppskattar dem till ca 2500 ton per år. Metan är en växthusgas som enligt IPCCs uppdaterade sk GWP-faktorer har en klimatpåverkan som är 34 eller 84 gånger högre per kg än koldioxid, beroende på vilket tidsperspektiv man använder, 100 år resp 20 år. Det betyder att utsläppen från läckaget är ca 80 000 ton CO₂-ekv per år med ett 100-årsperspektiv, men många anser att det är mer relevant att använda ett 20-års perspektiv när det gäller metan. Då är utsläppen från läckaget drygt 200 000 CO₂-ekv per år. Att minska läckaget är alltså en i jämförelse med andra satsningar mycket betydelsefull åtgärd, men det saknas sådana åtgärder i strategin. Vi är medvetna om att kostnaderna för att åtgärda stadsgasnätets läckage är höga men ur klimatsynpunkt är det angeläget. Därtill är utsläpp av metan en gas som omfattas av EUs taktidirektiv, och utsläppen bör minskas även av luftkvalitetsskäl. Strategin har fokus på att minska användningen av fossila bränslen men även om naturgasen i stadsgasnätet kan ersättas med biogas så behöver även läckagen åtgärdas för att klimatpåverkan från stadsgasnätet ska kunna begränsas.

I remissen lyfts problematiken kring energieffektivisering och att fastighetsägare till befintlig bebyggelse kan sakna finansiering för omfattande energieffektiviseringsåtgärder. Naturvårdsverket vill i detta sammanhang lyfta fram det stöd som finns att söka för renovering och energieffektivisering hos Boverket från 1 oktober 2016.

Transporter – bränslen

Det är en utmaning att ställa om transportsektorn till fossilbränslefrihet och det

kommer precis som det beskrivs i strategin behövas en mängd olika åtgärder för att lyckas med omställningen. Naturvårdsverket anser att Stockholm stad har lyft flera relevanta och för staden viktiga möjligheter att påverka utvecklingen.

Naturvårdsverket har några medskick som ytterligare kan förbättra strategin.

Angivna systemgränser för transporter (sid 14(45)) innebär att Stockholmares bilresor bara beaktas om de sker helt och hållet inom kommungräns. Detta medför ett för snävt synsätt då bilresor i en region som Stockholm i mångt och mycket innebär kommungränsöverskridanden. Det innebär t ex att motorvägsutbyggnad för att leda biltrafik utanför kommungräns felaktigt kan komma att räknas som en åtgärd för minskad klimatpåverkan trots att den reellt medför ökat trafikarbete och därmed ökad klimatpåverkan. Naturvårdsverket anser att också bilresor med startpunkt inom kommunen men målpunkt utanför borde räknas med, för att inkludera klimatpåverkan från kommuninvånarnas bilresor för arbetspendling, inköp osv.

Naturvårdsverket finner det oklart vilka antaganden som prognosen för utfasning av fossila bränslen och övergång till förnybar energi i transportsektorn 2016-2040 (sid 31(45)) bygger på. Som en central förutsättning anges att ”infasningen av framför allt el- och laddhybrider samt elbilar sker i en takt som möjliggör en fossilbränslefri fordonsflotta till 2040”. Naturvårdsverket vill lyfta fram vikten av att uppföljning av strategin innefattar huruvida utfasning av fossila bränslen och övergång till förnybar energi i transportsektorn sker enligt den prognos som är utgångspunkt för strategins åtgärdsförslag. I annat fall kan strategin löpande komma att behöva kompletteras med ytterligare åtgärder för att strategins målsättningar för transportsektorn ska kunna nås.

Avsnittet kring hur en fossilbränslefri vägtransportsektor ska uppnås har ett stort fokus på el- och laddhybridbilar samt elbilar och hur infrastrukturen för dessa ska byggas ut. Naturvårdsverket vill framhålla att det på så lång sikt som till 2040 är svårt att förutsäga teknikutvecklingen och det är inte omöjligt att det kommer produceras förnybara dropin-bränslen för både bensin och diesel som kan blandas upp till 100 % och därmed ersätta bensin och diesel utan behov av ny infrastruktur. Idag är det flera stora biltillverkare som satsar på att utveckla bränslecellsfordon parallellt med eller istället för utveckling av batteridrivna elbilar. Varför man i en långsiktig strategi bör öppna upp möjligheten för att infrastruktursatsningar gällande andra förnybara bränslen som t ex vätgas kan bli aktuella. Naturvårdsverket anser att denna tekniska infallsvinkel behöver kompletteras med en beskrivning av incitament för beteendeförändring vid bilköp, med fokus på sådana incitament där staden har rådighet. Sådana incitament är t ex inrättande av miljözoner för fordon med nollutsläpp.

Transporter - trafikarbete

Naturvårdsverket ser positivt på stadens ambition att ”Det totala trafikarbetet ska minska, framförallt för personbilar”. Naturvårdsverket anser att denna målsättning behöver kompletteras med hur mycket, och jämfört med vilket år, som denna minskning ska ske. Naturvårdsverket anser vidare att uppräknings av styrmedel och åtgärder för en omställning till en fossilfri transportsektor på sid 32(45) kan utvecklas med fler viktiga styrmedel som staden har rådighet över inom ramen för den lokala

och regionala fysiska planeringen. Den fysiska planeringen är ett viktigt instrument för att utveckla en stad där behovet av (bil-)transporter inte uppstår om tillgänglighet istället åstadkoms genom närhet, täthet, digitala lösningar mm. Naturvårdsverket instämmer således i att staden har stor rådighet över den fysiska planeringen och därmed kan utveckla en transportsnål stad i både inner- och ytterstad genom en tät, sammankopplad och funktionsblandad bebyggelsestruktur. Naturvårdsverket anser att strategin tydligare bör adressera detta styrmedel med mål och prioriterade åtgärder. Stadsbyggnadsnämnden, och inte bara Trafiknämnden, bör ha ett uttalat ansvar för målet som handlar om att minska biltrafiken.

Även om tillskottet av nyplanerad bebyggelse kan ses som relativt litet i jämförelse med den redan bebyggda miljön, så har bebyggelsen lång livslängd. Naturvårdsverket understryker därför att det är av stor vikt för en mer transportsnål stadsutveckling att det som planeras och byggs nu görs med hög ambitionsnivå avseende utformning och lokalisering av bostäder, arbetsplatser och större målpunkter såsom idrottsarenor, handelscentrum, vårdanläggningar osv. Staden har rådighet över åtgärder och styrmedel som kan främja en transportsnål fysisk planering, t ex genom strikta parkeringsnormer, lokalisering i väl kollektivtrafiktrafikförsörjda lägen, genom att utformning av vägar och gator prioriterar alternativ till bil etc.

Andra viktiga sådana administrativa styrmedel Naturvårdsverket anser att staden bör lyfta fram i denna del av strategin handlar om omfördelning av befintlig väg- och gatukapacitet från biltrafik till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Styrmedlet medför att den relativa attraktiviteten hos gång-, cykel- och kollektivtrafik, exempelvis i termer av restidskvot, ökar i förhållande till bilens.

Ett annat sådant viktigt administrativt styrmedel är stadens möjlighet att i den fysiska planeringen avstå från utbyggnad av vägkapacitet för biltrafik, och verka för motsvarande inriktning för den regionala och nationella planeringen. Ett exempel på tillämpning av nämnda styrmedel är staden Vancouver, med en befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling som är jämförbar med Stockholms. Som utgångspunkt för transportplaneringen till 2040 slår staden Vancouver fast att stadens vägnät i stort sett är färdigbyggt. På regional nivå har Vancouver som mål att uppnå ökad andel resande med hållbara färd sätt och en minskning av trafikarbetet med bil ("the distances driven") i regionen med 33 procent *samtidigt* som befolkningen växer med 43 procent de kommande 30 åren. Det innebär att den ökade transportefterfrågan som befolkningsökningen medför helt ska tas om hand av kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Liknande mål i strategin för Fossilbränslefrött Stockholm 2040 skulle sätta fokus på åtgärder och styrmedel som bäst främjar hållbara transporter och ett minskat bilberoende.

Naturvårdsverket vill understryka att det inte är tillräckligt med utbyggd kollektivtrafik för att minska biltrafiken (sid 33(45)), utan att detta förutsätter att det samtidigt genomförs åtgärder och styrmedel för att minska biltrafikens attraktivitet t ex genom ökade körkostnader och minskat fysisk vägkapacitet.

Naturvårdsverket ser positivt på att strategin lyfter fram potential för person- och godstransporter med båt och anser att strategin behöver kompletteras med mål och

beskrivning av åtgärder och styrmedel för att främja en sådan utveckling.

Naturvårdsverket anser att strategin kan utökas med åtgärder för vad Stockholm stad kan göra för att öka samlastning och samdistribution i staden. Transporter med lätta lastbilar ökar i staden, på vilket sätt kan Stockholm stad vara med och förbättra förutsättningarna för samlastning och samdistribution av varor och ett därmed minskat trafikarbete.

I avsnittet kring sjöfart beskrivs att godstransporterna i framtiden kommer anlända till hamnar utanför stadens gränser. Naturvårdsverket skulle gärna se en bedömning av vad denna utveckling innebär för klimatpåverkan från anslutande marktransporter. Naturvårdsverket anser att en strategi för minskade utsläpp borde beskriva hur godstransportförsörjningen i framtiden ska se ut för att inte denna ska leda till ökade utsläpp i form av mer lastbilstransporter istället för det energieffektivare alternativet med fartyg. Strategin behöver beskriva vilka styrmedel som staden direkt eller indirekt kan främja, såsom t ex hamnavgifter, för att främja en omställning av sjöfarten till minskat fossilberoende.

Konsumtionsperspektivet

Stockholms stads och stockholmarnas konsumtion utgör en betydande del av Sveriges konsumtion av varor. Importen av varor till Stockholm genererar transporter och konsumtionen av varor genererar avfall. Naturvårdsverket konstaterar att den systemgräns som innebär att produktion av livsmedel eller andra varor eller tjänster som stockholmarna konsumerar men som tillverkas utanför kommungränsen inte innefattas av strategin skulle kunna ändras i framtida strategiarbete. En offensiv klimatstrategi bör adressera produktkonsumtionens klimatpåverkan med tydliga målsättningar.

Resurseffektiva kretslopp

Naturvårdsverket instämmer i att ”Ett resurseffektivt kretslopp innebär en ökad hushållning med material och uppkomsten av avfall förhindras. Allt mer av det vi producerar och konsumerar måste bygga på principen om cirkulär ekonomi.” (sid 39(45)). Naturvårdsverket anser att strategin bör utveckla förhållningssättet rörande avfall så att det ännu tydligare framgår att man följer avfallshierarkin. Idag är det betydande mängder avfall som går till energiutvinning, men som istället skulle kunnat ha förebyggts, återanvänts eller materialåtervunnits. För att skapa en hållbar utveckling behövs precis som strategin anger, en cirkulär ekonomi som bland annat innebär nya resurseffektiva affärsmodeller och en ekonomi som bygger på ett kretsloppssamhälle.

Sigtuna kommun

Sigtuna kommuns yttrande daterat den 14 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Sigtuna kommun tycker att det är en mycket ambitiös strategi med en bra målsättning

om att vara en fossilbränslefri stad 2040. Kommunen har hösten 2015 gått med i initiativet Fossilfritt Sverige. Vi ska själva ta fram en strategi för hur kommunen kan bidra till ett Fossilfritt Sverige. Stockholms stads strategi kan nu utgöra ett stöd men också en inspirationskälla för oss i det arbetet. Strategin pekar ut viktiga åtgärdsområden och vi väljer att kommentera de som rör Hållbar energianvändning och resurseffektiva kretslopp i detta yttrande.

Hållbar energianvändning

Sigtuna kommun ser mycket positivt på Stockholms ambitioner om att nå en fossilfri fjärrvärme till 2020. Fortum Värme har ett bibränsleeldat kraftvärmeverk samt ett avfallseldat kraftvärmeverk i Sigtuna kommun. I och med att fjärrvärmenätet är sammankopplat tar vi också del av den fossila delen av kraftvärmeproduktionen inom nätet då Fortum Värme brukar redovisa fossila delen som en enhet för hela nätet. Övergången till en fossilfri fjärrvärme blir därför en viktig aspekt för oss för att nå fossilfri värme i kommunen.

Vi tycker också det är bra att Stockholm tar initiativ till att verka för styrmedel, lagstiftning och regelverk som stödjer en fossilfri energianvändning och minskad energianvändning.

Resurseffektiva kretslopp.

Sigtuna kommun stödjer strategins ambition med att de fossila plasterna som går till förbränning ska reduceras. Vi stödjer också ambitionerna med att utöka produktionen av biogas som är en viktig beståndsdel i det fossilfria samhället.

Stockholms handelskammare

Stockholms handelskammares yttrande daterat den 29 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Handelskammaren har inte möjlighet att sätt sig in i alla strategins detaljer och väljer därför att lämna ett begränsat remissvar.

På några punkter är det remitterade underlaget dock så bristfälligt att Handelskammaren anser att den inte kan antas som strategi:

- Det saknas redogörelse för tidigare arbete och hur strategin förhåller sig till tidigare dokument.
- Det saknas till och med enklare kostnads- och effektivitetsberäkningar för åtgärderna.
- Strategin räknar med att Bromma flygplats avvecklas, trots att det finns anledning att förlänga avtalet bortom 2038.
- Viktiga tekniktrender och företagets roll behandlas alltför kortfattat.

Sammantaget innebär det att det remitterade förslaget inte kan tjäna som ett underlag för att anta en strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm till år 2040.

Handelskammaren föreslår också att staden i det fortsatta arbetet med en strategi

tar med användningen av innovationspriser för att på ett effektivt sätt få fram lösningar på svåra problem.

Handelskammarens synpunkter

Tidigare planer

Det har inte ens gått tre år sedan den förra planen inom området antogs (Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050). I strategin finns ingen redogörelse för vilka skillnaderna är mellan de båda planerna, inte heller någon utvärdering av vidtagna åtgärder i enlighet med färdplanen. Det inger inte förtroende för arbetet med dessa planer och reser en fråga om inte värdefull tid och resurser, åtminstone delvis, går till planskrivning snare än arbete i stadens olika delar.

Kostnader

Handelskammaren anser att strategin är mycket svårbedömd. Detta beror bland annat på att inga kostnader redovisas.

Stadens nämnder uppmanas att nyttja de särskilda medel som finns avsatta för klimatinvesteringar i stadens budget till och med år 2018. Strategin ger vägledning kring vilka områden som är prioriterade i fördelningen av dessa medel samt indikerar behov av budgetprioriteringar på längre sikt. Detta är inte tillräckligt underlag för att kunna ta ställning till ett så omfattande och ingripande program. Handelskammaren noterar att det trots allt fördes övergripande resonemang om kostnader i Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050, även om dessa inte heller var tillräckliga.

Bromma flygplats

Frågan om Bromma flygplats är en viktig skillnad mellan färdplanen och strategin då den förra utgick i från att flygplatsen skulle vara i drift även kring år 2050. I strategin återger staden den statlige samordnaren för flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdets syn på Bromma flygplats. Den statlige samordnaren Anders Sundström anser att Bromma inte har någon framtid efter 2038. Sundströms argumentation är svag och illa underbyggd.

Det finns fortsatt stort behov av kapaciteten på Bromma flygplats och de försättningar som flygplatsen bidrar med, även efter år 2038. Att så säkert uttala sig om situationen tjugo år fram i tiden förefaller orimligt och argumentationen i Sundströms rapport är följaktligen också svag.

Handelskammaren har tidigare i år lämnat ett utförligt remissvar till Näringsdepartementet som visar på bristerna i samordnarens rapport.

Flygets påverkan på omgivningen blir också allt mindre. Nya flygplan bullrar betydligt mindre och har mindre utsläpp.

Handelskammaren uppmanar alla parter att koppla loss frågan om bostäder från Bromma flygplats utveckling. Insatser från regeringen och staden behövs för att på ett seriöst sätt arbeta med regionens flygkapacitet.

Handelskammaren noterar att det i strategin inte finns något närmare förslag om flygfrågan. Den främsta åtgärden är alltså en förhoppning om att det skulle vara möjligt att lägga ner verksamheten vid Bromma flygplats efter år 2038.

En mer konstruktiv hållning, som möjligen ryms i andra delar av strategin, är hur Stockholms stad skulle kunna medverka till utvecklingen av grönt flyg genom sin egen

verksamhet.

Biltrafikens utsläpp

Handelskammaren avstyrker förslaget om att utreda möjligheterna till att utfärda ett förbud mot fossilbränsleförsäljning till år 2040.

Utredningsresurser skulle i stället kunna läggas på att ta fram nya och mer flexibla lösningar för att minska utsläppen, till exempel genom innovationspriser (se nedan). Ett ensidigt förbud i Stockholms stad skulle möjligen också ha begränsande och snedvridande effekter som på faktiskt ökade utsläppen från de fordon som år 2040 skulle behöva använda sådana bränslen.

Biltrafiken står för en stor andelen av utsläppen, i strategin står det:

”Ett viktigt bidrag till att minska biltrafiken på nationell nivå är att se till att så många som möjligt av alla de som vill bo i Stockholm erbjuds den möjligheten.”

Även om Handelskammaren bejaktar tillväxt och befolkningsökning är det svårt att se att detta skulle leda till minskad biltrafik (som är en av de föreslagna åtgärderna i strategin).

Inte bara de boendes arbets- och fritidsresor kan förväntas öka. Nya invånare ger upphov till andra slags biltransporter också. Därför vore det bättre om strategin hade som mål att utsläppen från biltrafiken ska minska, snarare än trafiken i sig. Det finns stora möjligheter med ny teknik, nya bränslen och smartare trafiksystem att minska sådana utsläpp.

Vidare framgår det av strategin att en direkt minskning av utsläpp beräknas uppstå till följd av att:

”Ytor för bostäder och lokaler förväntas inte byggas [sic] i samma takt som stadens befolkning växer vilket därmed leder till att befolkningen bor och arbetar allt yteffektivare.”

”Yteffektivare” betyder alltså här fortsatt bostadsbrist, samtidigt som staden vill locka ytterligare invånare till promenadstråk, cykelbanor och kollektivtrafik. Även om detta i första hand gäller kontrollstationen år 2020 är det förvånande att ett misslyckande på ett centralt område räknas som att bidra till att lösa ett problem inom ett annat. Det är något motsägelsefullt.

Vad detta förhållande och synen på bostadsfrågan säger om stadens möjligheter att uppnå de mål och genomdriva de åtgärder staden ställer upp i sina planer inger inte tillräckligt förtroende.

I sak finns det just nu en tydlig och positiv utveckling där många fastighetsägare arbetar med energieffektiviseringsåtgärder och med att ställa om lokaler till aktivitetsbaserade kontor där fler arbetsplatser ryms på mindre yta.

Det är också intressant att följa hur de delningsekonomitjänster som nu växer fram, som möjliggör en ökad nyttjandegrad av kontorslokaler i Stockholm, kommer att utvecklas.

Det är dock viktigt att understryka att det finns en gräns för hur mycket mer yteffektivt människor kan arbeta. Vi vet också att efterfrågan på nya kontorslokaler i centrala lägen i Stockholm är mycket stor. För att Stockholm fortsatt ska vara konkurrenskraftigt är det därför helt centralt att nya kontor kan byggas och att

befintliga hus och fastigheter tillåts ställas om till moderna kontorslokaler.

Bildelning och digitalisering

Något förvånande är att frågan om bildelning (till exempel genom företag som Drive Now och Car2Go) inte ens nämns i strategin (dock nämns bilpooler). Digitalisering berörs endast kortfattat.

Handelskammaren anser att digitalisering och bildelning kan medföra stora utsläppsminskningar och bättre resursutnyttjande. Strategin bör kompletteras med ett utförligare avsnitt om möjligheterna inom området.

Elektrifiering av transporter

Utvecklingen är stark vad gäller allt från elcyklar till tunga fordon som drivs av el eller längs elektrifierade vägar. Strategin skulle vinna mycket på ett mer innovationstillvänt perspektiv och fylligare resonemang om hur staden kan stödja utvecklingen. Det pågår framgångsrika försök med elbussar. Utvecklingen av dem ställer krav på gott samarbete mellan staden och landstinget. Handelskammaren presenterat förslag om både elcyklar och elbussar.

Klimatpakten

Näringslivet och privata aktörer spelar en undanskymd roll i strategin. Klimatpakten, där över 200 företag är med, nämns endast en gång. En strategi som inte involverar eller vinner företagets förtroende har rimligen inte framtiden för sig. Som staden konstaterar, endast runt tio procent av Stockholms klimatutsläpp kommer från stadens egen verksamhet.

Arbeta med innovationspriser

Handelskammaren har drivit frågan om ökad användning av innovationspriser i den offentliga sektorn för bättre resultat i förening med hushållande av skattemedel.

Innovationspriser innebär att man ställer upp ett mål eller ett problem som ska lösas. Den som först når målet eller löser problemet vinner ett pris. Under en tioårsperiod ökade prissummorna för lösningar av klimatfrågor hela tolv gånger och innovationspriser blir vanligare.¹

Genom att tillvarata människors vilja att uppfinna och att tävla kan vi få en dramatisk *utväxling* på de resurser vi satsar. Innovationspriser belönar *mätbara och uppnådda mål*, oftast med prispengar. Detta skiljer sig från anslag eller bidrag som finansierar inskickade projektförslag.

Priser *mobiliserar mer kapital, mer kreativitet och mer kompetens* än många andra metoder – ibland mer än tio gånger så mycket som prissummans värde. Det flyttar fokus från insatta resurser till faktiska resultat. En fördel är att riskerna och kostnaderna är låga. Om ingen löser problemet betalas inte priset ut. Innovationspriser har alltså en bättre riskbild än innovationsupphandling – sett från den offentliga sektorns sida.

Brittiska Big Green Challenge hade en prissumma på en miljon pund och riktade

¹ Se McKinseys rapport 'And the winner is...': Philanthropists and governments make prizes count från 2009.

sig till ideella lokalgrupper. Över 350 lag anmälde sig. De tio finalisternas lösningar gav 10–46 procent lägre koldioxidutsläpp per år.

Handelskammaren anser att användningen av innovationspriser bör ingå i strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040, när en sådan är redo att antas.

* * *

Även om Handelskammaren har varit kritisk i detta remissvar så ska det sägas att stadens stringens i ordval uppskattas. Regeringen talar om ett fossilfritt Sverige. Det bör åtminstone glädja stadens paleontologer att staden preciserar sig till en fossilbränslefri stad.

Stockholms läns landsting

Stockholms läns landstings yttrande den 7 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänna synpunkter

Stockholms läns landsting ställer sig positivt till strategin. Det är värdefullt att Stockholms stad har tagit fram en strategi för hur de direkta klimatpåverkande utsläppen kan minskas till nära noll år 2040. De slutsatser och förslag på insatser och utredningar som ges är relevanta och ligger i linje med Stockholms läns landstings syn på vad som behöver åstadkommas för att uppnå ett fossilfritt Stockholm till 2040.

Det är positivt att strategin förtydligar att lösningarna inte endast ligger i en utveckling på fordons- och drivmedelssidan, utan att en stor del också handlar om stads- och trafikplanering samt ekonomiska styrmedel.

Med Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 visar Stockholm stad fortsatt engagemang när det gäller att energieffektivisera och minska sin direkta klimatpåverkan. Det är ett viktigt bidrag för att nå regionens samlade energi- och klimatmål som finns i Stockholms läns landstings regionala utvecklingsplan (RUF 2010).

Kommentarer – regionala effekter

Det är viktigt att Stockholms stad i sitt klimatarbete inte bortser från de eventuella negativa regionala effekter på klimatet som kan uppstå genom åtgärder och investeringar som genomförs i Stockholm. Till exempel kan verksamheter och företag komma att trängas längre ut i regionen och föranleda omfattande transporter in till Stockholm som är en stor service- och varumottagare. En viktig regional fråga är hur Louddens oljeterminal kan ersättas utan större negativa regionala effekter.

Strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040 bör förtydliga ytterligare hur den fysiska planeringen bidrar till minskad klimatpåverkan. Att skapa ett transportsnålt samhälle är centralt i klimatarbetet och det kräver att utvecklingen av ny bebyggelse fortsätter att vara nära kollektivtrafiken och storskaliga försörjningssystem för att minska energi- och resursförbrukningen. Kollektivtrafikresande, gång-, cykel- samt

icke-resandet bör bli normgivande för samhällsplaneringen, vilket gagnas genom regional koordinering. Stockholms läns landstings regionala utvecklingsplan ger tydliga vägledningar hur detta kan uppnås.

Kommentarer – globala effekter

Det som i strategin föreslås utredas ytterligare, är stadens globala energi- och klimatfotavtryck. Det behöver införas i det fortsatta arbetet, bland annat för att stödja det nationella generationsmålet och bidra till FN:s globala hållbarhetsmål. Ett första steg mot att beakta globala effekter har gjorts i strategins kalkyler genom att ta hänsyn till olika bränslens livscykelanalys (utsläppen från tillverkning och distribution finns då med i utsläppsberäkningarna). Detta är ett viktigt första steg mot en helhetsbetraktelse av stadens samlade klimatpåverkan.

Områden för fortsatt samverkan

I Budget 2014 (LS 1309-1166) beslutade landstingsfullmäktige att en regional klimatfärdplan skulle tas fram, vilket kräver samverkan med Stockholms stad. Ett fördjupat samarbete med Stockholms stad i dessa frågor är angeläget.

Fortsatt avstämningsbehov för att uppnå såväl stadens som regionens samlade energi- och utsläppsmål finns till exempel inom följande områden:

- Samarbete för att skapa ett fossilfritt transportsystem
- Prioritering av busstrafiken i stadsrummet
- Planering för framtidsscenarier gällande Bromma flygplats
- Biogas- och biobränslefrågor (substrat-, anläggnings- och distributionsfrågor har tydlig regional karaktär och bör lösas tillsammans för att skapa de mest effektiva lösningar)
- Utfasning av fossila bränslen inom fjärrvärmesektorn
- Regionens kolsänkor och olika ekosystemtjänster
- Samverkan i frågor rörande upphandling och miljöpåverkan från konsumtion

Stockholms Naturskyddsförening

Stockholms Naturskyddsförenings yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Naturskyddsförening (nedan föreningen) ansluter sig till Klimataktion Stockholms utförliga remissvar.

Därutöver vill vi tillägga följande.

Stockholms stad ska vara den som driver på andra kommuner

Att Stockholms stad ingår i nätverket Klimatkommunerna är utmärkt då goda exempel från andra delar av landet sannolikt kan appliceras även i Stockholms stad. Föreningen är inställd på att Stockholms stad är den som driver på i nätverket Klimatkommunerna och därmed också är loket i många sammanhang där andra kommuner tvekar att höja ribban ytterligare för att få ner utsläppen. Stockholms stad bör också än mer tydligt signalera till regering/länsstyrelse om kommunen förhindras att gå fram snabbt i

klimatåtgärder. I en del fall krävs ändrad lagstiftning etc.

Skarpa och uppföljbara målsättningar krävs efter Paris

Klimatavtalet i Paris och Agenda2030 innebär är politiken måste formulera skarpa klimat- och miljömål som går att följa upp. Det gäller även på kommunal nivå. I den nu aktuella strategin för fossilbränslefritt Stockholm 2040 finns formuleringar som ”ambition”, ”verka för” och liknande. Dessa typer av formuleringar bör tas bort då de skapar en otydlighet och riskerar att sänka tempot i klimatarbetet. Uppföljbara, mätbara, mål ska alltid vara utgångspunkten. Mål kan förstås sättas upp där rådigheten begränsas av nationell lagstiftning m.m., men det bör ske utöver egna mål.

Den senaste klimatforskningen, som bl.a. professor Johan Rockström presenterat, visar att den fossila utsläppskurvan om fem år måste böjas brant neråt globalt och sedan rusa ner mot nollutsläpp. Det är då viktigt att storstäder som Stockholms stad tar täten i den branta nedstigningen inom Sverige.

Naturskyddsföreningen har på riksplanet beslutat att Sverige bör ligga nära noll i fossila utsläpp redan år 2030. Det är ett väldigt tufft mål men för att vårt land ska kunna axla rollen som föregångare bör detta skarpa mål sättas. Företag som ser möjligheter i denna omställning är vinnare och fler och fler företag börjar faktiskt förstå att det innebär konkurrensfördelar att ställa om snabbt. Stockholms Naturskyddsförening ser i detta sammanhang att Stockholm har mycket goda förutsättningar att ställa om snabbare än övriga landet varför Stockholms stad bör vara fossilfritt redan 2030 istället för 2040 som aktuell strategi förespråkar.

Köp utsläppsrätter utan att använda dem för att begränsa klimatutsläppen

Regeringen har utlovat att utsläppsrätter kommer att köpas in som en klimatåtgärd vilket är bra. Detta hindrar dock inte att Stockholms stad avsätter pengar för att köpa in utsläppsrätter som just nu är för billiga. Utbudet av utsläppsrätter är för stort idag och måste krympas för att få avsedd klimateffekt på företag.

Nya stadsmotorvägar dåligt för klimatet och för Stockholms publicitet

Förbifart Stockholm är tredubbelt negativt för Stockholms stad även om man bara ser det ur ett klimatperspektiv. Dels ökas klimatutsläppen i en tid när utsläppen från transportsektorn behöver minskas tvärt; dels minskas kollektivtrafikandelen till förmån för privatbilism; och dels är det mycket dålig publicitet för Stockholms stad i ett internationellt perspektiv att bygga en motorväg utanför huvudstaden i en tid då nya motorvägar tillhör det förgångna.

Tydliggör grönområdenas roll i Stockholm i klimatperspektiv

Grönområden inom varje kommun i Stockholms län bidrar till att ta upp mycket koldioxid. Således har grönområden en viktig roll i att dämpa en kommuns nettoutsläpp av koldioxid.

Kommunens äldre skogar i länet som inte påverkats av modernt kalhyggesbruk, vilket ofta är fallet inom Stockholms stad, har bundit stora mängder kol i marken. Detta bör fås mer uppmärksamhet i Stockholms klimatarbete. Upptag av koldioxid är en ekosystemtjänst kan tilläggas.

Civila samhället och kommunen kan samverka mer i klimatfrågan

Föreningen vil i mån av tid och resurser bidra i olika klimatsammanhang inom kommunen. Påverkansarbete behöver ske från många håll men kommunen har en nyckelroll i att kunna samordna olika insatser och bjuda in föreningar för att informera vad kommunen tänker prioritera och ta in synpunkter t.ex. via öppna träffar där representanter från olika organisationer kommer.

Fossilfritt Värtaverk snarast är centralt för Stockholm

För varje år som Värtaverket får gå på fossilt så släpps 500 000 ton CO₂ ut i luften, om föreningen uppfattat det rätt. I alla fall så är det mycket stora utsläppsnivåer från Värtaverket och det finns uppgifter om att utsläppen från Värtaverket är lika stora som från Stockholms alla bilar.

Mot bakgrund av ovanstående anser att föreningen att Värtaverket bör vara fossilfritt senast vid slutet av 2018. Strategins formulering på sidan 5 är för tøjbar och obestämd: ”*Stadens ambition är att kolanvändningen ska vara avvecklad till år 2020*”.

- Strategins formulering bör omformuleras till: Stadens åtar sig att tillsammans med Fortum helt avveckla kolanvändningen i Värtaverket till år 2018.

Svebio, Svenska bioenergiföreningen

Svebios yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Vad som händer i Stockholm och Stockholmsregionen har stor betydelse för hela den svenska energi- och klimatpolitiken. Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, arbetar för att Sverige ska få ett 100 procent förnybart energisystem, och vi är därför angelägna om att kunna ge synpunkter på strategin. Vi är övertygade om att Stockholm kan nå målet att bli helt eller näst intill helt fossilbränslefritt till 2040 och vi tycker att strategin ger en bra bild av vad som är möjligt att åstadkomma i Stockholm under de närmaste 20 åren.

Vi begränsar vårt svar till att främst gälla bioenergifrågor.

Tillgång på biobränslen

På två ställen i strategin uttrycks oro för att det ska uppstå brist på biobränslen och att detta skulle kunna leda till ökade priser. Det finns ingen grund för denna oro när det gäller Stockholms försörjning med biobränslen för kraftvärmeproduktion, för biodrivmedel för transportsektorn eller för annan konvertering från fossila bränslen fram till 2040.

Det har gjorts en lång rad studier av tillgången på biomassa för energianvändning i Sverige som alla pekar på att det finns en stor återstående potential. Svebios egna beräkningar visar att vi för hela landets räkning kan dubblera tillförseln av biobränslen jämfört med dagens försörjning. På kort sikt råder en utpräglad överskottssituation med låga priser och pressad lönsamhet för de företag som tillhandahåller fasta biobränslen.

Studier av kortsiktig och långsiktig potential från svenskt skogsbruk, skogsindustri, jordbruk och avfallshantering har redovisats både av FFF-utredningen (Fossilfrihet på väg SOU 2013:84) och av Miljömålsberedningen (SOU 2016:47). Beräkningar har gjorts både av Lunds Universitet, av Chalmers Tekniska Högskola och av Sveriges Lantbruksuniversitet.

Potentialen för kraftvärmeproduktion i Stockholmsregionen

Biokraft är idag den enda stora förnybara elproduktion som sker i

Stockholmsregionen, med en samlad normalårsproduktion kring 1,8 TWh/år, vilket motsvarar hushållsförbrukningen av el i Stockholms stad.

Det finns betydande utrymme att öka denna elproduktion, men strategin är vag om hur stor denna potential är. Vi anser att det behöver göras en samlad utredning om möjligheterna att öka biokraftproduktionen i Stockholmsregionen. Stockholms stad kan ta initiativ till en sådan utredning, som bör ske i samarbete med de stora energiaktörerna i regionen - Fortum, E.on, Vattenfall, Söderenergi och Norrenergi. En sådan utredning skulle kunna analysera:

- . Hur stort det outnyttjade värmeunderlaget är.
- . Vilka ytterligare möjligheter som finns att bygga samman nät för att effektivt utnyttja värmeunderlag.
- . Vilka potentialer det finns att bygga mer nät och ansluta fler värmekunder.
- . Vilka möjligheter det finns att öka elutbytet i befintliga och framtida anläggningar.
- . Vilket samarbete som kan ske mellan aktörerna.

En optimal utbyggnad av biokraftproduktionen i regionen har många fördelar: stabilitet i försörjningen (baskraft), produktion under den tid på året då elbehovet är som störst, låga distributionsförluster genom närhet mellan produktion och användning, samt låg och förutsägbar produktionskostnad med känd teknik. Jämfört med annan förnybar elproduktion är också behovet av balanskraft och lagring av el lägre.

Vid byggande av nya anläggningar bör man överväga att demonstrera ny teknik med högre elutbyte exempelvis genom förgasning.

För att kunna genomföra lönsamma biokraftinvesteringar måste styrmedlen reformeras så att man belönar garanterad effekt. Med dagens mycket låga marknadspriser på el och låga pris på elcertifikat är det svårt att genomföra långsiktigt önskvärda investeringar i biokraftproduktion.

Bränsle i Värtanverket

Vi vill peka på möjligheten att i Värtanverkets KVV6 pröva att använda biobränsle i form av svart pellets. Det finns två olika kvaliteter, torrefierade pellets och pellets framställda med ”steam explosion”. Energiinnehållet per ton eller kubikmeter ligger mellan motsvarande värden för pellets och kol och torrefierade pellets har egenskaper som liknar kol. Svensk produktion sker idag i pilotskala av Bioendev i Umeå.

Uppvärmning med pellets

I texten om uppvärmning av småhus saknas uppgifter om användningen av biobränslen. Uppvärmning med pellets är ett bra fossilfritt alternativ. Pellets pannor kan användas för hela årsbehovet av värme och varmvatten, medan pelletskaminer kan användas för att täcka effektbehovet av värme i småhus med elvärme.

Strategin bör innehålla mål för hur man kan ersätta direktverkande elvärme med annan uppvärmning, helst fjärrvärme där det är möjligt. Pellets är ett bra alternativ för fastigheter som inte är möjliga att ansluta till fjärrvärme.

Uppvärmning och processer i industri och servicenäringar

Strategin nämner att det fortfarande finns några hundra oljepannor i större fastigheter.

Inget sägs om användningen av gasol. Det finns sannolikt en omfattande användning av eldningsolja och gasol inom näringslivet i Stockholm. Många företag berörs av den kraftigt höja koldioxidskatten för industrier utanför den handlande sektorn, som genomförs 2011 - 2018. Andra företag, inom servicesektorn, har länge haft hög koldioxidskatt. Svebios tidning Bioenergi har under de senaste åren publicerat en karta över de företag som har störst återbetalning av koldioxidskatt, och därmed hög användning av fossila bränslen. Många av dessa företag finns i Stockholmsregionen. Det handlar exempelvis om företag inom bygg- och anläggning, t ex asfaltsverk, och i livsmedelsindustrin.

Det finns goda möjligheter att genomföra lönsamma konverteringar i dessa företag, till fjärrvärme, bioolja, pellets eller andra biobränslen.

Lagringsbeständighet för biooljor

I strategin (sid 17) anges att man för reservkraftverk behöver fossil eldningsolja eftersom denna har god lagringskvalitet. Det finns idag kvaliteter av bioolja som har lika god lagringskvalitet som fossil eldningsolja, till samma eller något lägre pris. Det finns alltså inte längre något motiv att använda fossil eldningsolja som reservbränsle.

Transporter

Omställningen av transportsektorn är av avgörande betydelse för att nå målet om fossilfrihet i Stockholm 2040. Som mycket riktigt framhålls i strategin måste man agera idag för att nå målet, med tanke på att fordonen har en livslängd på 20 år.

För att nå målet krävs parallella insatser för effektivisering av fordon, elektrifiering och byte av bränslen från bensin och diesel till biodrivmedel, kombinerat med utbyggnad av kollektivtrafik, cykling och medveten stadsplanering. På kort sikt ger bränslebyte störst klimatnytta till lägst kostnad. Redan idag är nära en fjärdedel av all diesel som säljs i Sverige biobaserad, och en sjättedel av alla drivmedel är biodrivmedel. En mycket hög andel av kollektivtrafiken drivs med förnybara drivmedel. För den tunga trafiken är biodrivmedel ofta det enda ekonomiskt och tekniskt tillgängliga alternativet till fossila bränslen. Detsamma gäller flyg.

En fördel i storstaden är att de stora bränslevolymer underlättar möjligheterna att bygga ut infrastruktur för olika förnybara bränslen.

Stockholms stad var en tidig pionjär när det gällde att introducera etanol som bränsle, både för bussar och för personbilar. Etanol är fortfarande ett utmärkt alternativ med mycket goda klimatprestanda, och Stockholms kommun bör medverka till att etanolen får en renässans. För att omställningen ska gå snabbt och lyckas kommer det emellertid att krävas många olika biobränslen och utbyggd infrastruktur för alla dessa bränslen.

Läckage från stadsgasnätet

Uppgiften i strategin att nära 30 procent av stadsgasen blir läckage är anmärkningsvärd och oroande, med tanke på att huvuddelen av gasen utgörs av metan, som är en potent växthusgas. Vid en konvertering av stadsgasen från naturgas till biogas är det mycket angeläget att minska läckaget.

Resurseffektiva kretslopp - fossil plast

Man bör skilja på frågan om användning av fossila bränslen som kol, olja och

naturgas, och frågan om energiutvinning ur avfall, där en del av innehållet utgörs av fossila material, främst av fossil plast. Fossila bränslen bör snarast ersättas, med hjälp av olika styrmedel. Fossil plast kommer att finnas kvar i kretsloppen under lång tid, inte minst som ett resultat av import av plastprodukter. Fossil plast kommer stegvis att ersättas med biogen plast. Redan idag är en stor del av plastkassarna i Stockholms livsmedelsbutiker tillverkade av sockerrörsbaserad plast, och svensk skogsindustri kommer sannolikt att börja producera skogsbaserade plastråvaror. Kommunerna kan på olika sätt uppmuntra till återvinning av plast, men den övergripande frågan om plastråvarans och plastens ursprung har kommunerna inte rådighet över.

Man bör i Stockholm optimalt utnyttja avfall som kan omvandlas till biogas, och vi stödjer ambitionen att minst 70 procent av allt matavfall används för biogasproduktion senast 2020.

Både när det gäller återvinning för biogasproduktion och återvinning av plast och andra material måste man vara uppmärksam på kontamineringsriskerna när man nått mycket höga återvinningsgrader. Energiåtervinning är ett mycket bra alternativ för avfall som inte kan återvinnas och en hel del avfall bör inte återvinnas på grund av hälsorisker.

Kompensation av kvarvarande utsläpp

Vi tror inte att CCS kommer att vara ett ekonomiskt rimligt alternativ för kompensation inom den tidshorisont som strategin avser. Vi anser inte heller att biokolproduktion för jordförbättring är ett alternativ som kommer att ha någon större betydelse för växthusgasbalansen 2040. Istället för att kola biobränslena bör dessa användas som bränsle i värme- och elproduktion.

Swedavia

Swedavias yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Swedavia har tagit del av Stockholms stads Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040 och tackar för möjligheten att lämna ett remissutlåtande.

Swedavia anför följande.

Bakgrund - Swedavias miljömål och klimatarbete

Ett av Swedavias miljömål är nollutsläpp av fossil koldioxid från egen verksamhet år 2020. Vi är på mycket god väg att nå detta mål och ligger före utsatt plan. Exempelvis arbetar vi med att införa 100 procent förnybart fordonsbränsle för de fordon som tankas på våra flygplatser. Swedavias samtliga flygplatser är också certifierade på högsta nivån i ett internationellt program, Airport Carbon Accreditation (ACA), som graderar flygplatsers klimatarbete. Programmet följer den internationella standarden Greenhouse Gas Protocol. De utsläpp från vår egen verksamhet som vi ännu inte lyckats reducera klimatkompenserar vi för.

För Swedavia är det viktigt att även verka för att minska de fossila utsläppen från

våra resenärers marktransporter till och från flygplatserna.

Swedavia, tillsammans med flera flygbolag i Sverige, arbetar för ett fossilfritt inrikesflyg år 2030. Med det avses att vi i Sverige ska använda lika stor mängd fossilfritt flygbränsle år 2030 som går åt till att täcka inrikesflygets behov av flygbränsle. En förutsättning för detta är hållbar, lokal produktion av fossilfritt flygbränsle i norden till ett konkurrenskraftigt pris. Swedavia arbetar aktivt för att öka efterfrågan på förnybart flygbränsle för att bidra till att förutsättningarna uppfylls. Bland annat har Swedavia beslutat att handla upp fossilfritt flygbränsle motsvarande personalens tjänsteflygresor. Det innebär att vi är först i världen med gröna tjänsteresor med flyg och vi hoppas att fler företag och organisationer ska följa efter. Miljömålsrådet vill att möjligheten för svenska myndigheter att göra samma sak genom deltagande i Fly Green Fund ska utredas. Fly Green Fund är en stiftelse som bygger på att anslutna företag och organisationer köper förnybart flygbränsle.

Swedavia har även skapat ett incitamentprogram för flygbolag som investerar i fossilfritt flygbränsle. Programmet innebär att flygbolagen kan få ekonomiskt stöd för att finansiera 50 procent av den merkostnad som köp av fossilfritt flygbränsle idag innebär.

Fossilbränsleanvändning från vägtransporter (s. 28)

Swedavia ser positivt på de åtgärder staden anger i sin strategi kopplat till omställningen till förnybara vägtransporter och infrastruktur för dessa. Stadens inriktning att öka resandet med cykel och gång ser vi också som mycket positivt.

Swedavia arbetar för att utveckla möjligheterna att exempelvis åka kollektivt till våra flygplatser och att det ska vara möjligt att ladda sin elbil hos oss. För att göra verklig skillnad räcker det inte med att vi erbjuder laddning av elbilar på våra flygplatser, det måste även finnas en god infrastruktur runt omkring. För exempelvis Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport är det nödvändigt att elladdningsinfrastrukturen är god i Stockholmsområdet. Swedavia är medlemmar i Stockholms Klimatpakt och ser positivt på ett ökat samarbete med staden i dessa frågor. Swedavia är, liksom Stockholms stad, upphandlare av transport- och servicetjänster och har goda möjligheter att driva utvecklingen mot en fossilfri fordonsflotta genom kravställning på fordons miljöprestanda etc. Här ser Swedavia en möjlighet att tillsammans med staden se över de krav som ställs så att vi arbetar i samma riktning i Stockholmsområdet.

Fossilbränsleanvändning från flyg (s. 33-34)

I strategin identifieras sju huvudsakliga områden för användning av fossila bränslen inom staden ("Stockholms fossilbränsleanvändning och klimatpåverkan" sid. 13). Strategin innehåller förslag på åtgärder för att minska användningen av fossila bränslen för samtliga områden, förutom flygbränsle till flygplan. Flygbränsle pekas dock ut som ett av stadens huvudsakliga områden för användning av fossilt bränsle och Swedavia anser att flygbränsle därmed bör omfattas av strategin.

I Stockholms stads strategi beskrivs att det är osäkert om flygsektorn kommer att bidra med utsläpp av växthusgaser inom Stockholms geografiska gräns vid den tid som strategin avser. Avtalet mellan Swedavia och Stockholms stad löper ut år 2038,

men det finns inget beslut om avveckling av flygtrafiken från Bromma Stockholm Airport efter det. Det är möjligt att flygplatsen finns kvar år 2040 och att flygtrafik således kommer att bidra med utsläpp under alla de 24 år som strategin avser, varför Swedavia anser att flygsektorn bör omfattas av stadens strategi om ett fossilbränslefritt Stockholm år 2040. Swedavia vill också understryka att strategin ska ses som *Stockholmarnas klimatstrategi*, och att behovet för dem att resa med flyg kommer att finnas under hela den tidsperiod som strategin omfattar.

Vidare anges i strategin att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Swedavia instämmer i att rådigheten över lagar och regler som styr sektorn är liten, men vill poängtera de möjligheter staden som organisation har att bidra till att påskynda övergången från fossilt flygbränsle till förnybart flygbränsle. Bromma Stockholm Airport är navet för svenskt inrikesflyg och har goda möjligheter att hantera fossilfritt flygbränsle. Därmed är också Stockholms stad en viktig part i att bidra till att möjliggöra ett fossilfritt inrikesflyg. Swedavia för gärna en dialog om möjliga tillvägagångssätt för staden att öka efterfrågan på fossilfritt flygbränsle i regionen. Ett exempel på sätt för staden att bidra till att öka användningen av förnybart flygbränsle är att undersöka möjligheten att upphandla förnybart flygbränsle motsvarande de tjänsteflygresor som görs inom stadens organisation. Staden har rådighet över sina egna flygresor och kan välja att föregå med gott exempel.

Kompensation för kvarvarande utsläpp (s. 41)

Stockholms stad bedömer i strategin att fossila utsläpp från energianvändning kommer att kvarstå 2040, framförallt inom sjöfart och flyg. Staden vill därför utreda möjligheterna att skapa kolsänkor för att kompensera de kvarvarande utsläppen från fossila bränslen år 2040. Swedavia ser det som positivt att staden utreder kolsänkor, men vidhåller att staden bör inkludera åtgärder för att bidra till ökad användning av fossilfritt flygbränsle i sin strategi. Genom att skapa förutsättningar för användning av fossilfritt flygbränsle kan staden bidra till minskade utsläpp vid källan, och samtidigt behålla Stockholms tillgänglighet och invånarnas rörlighet.

SÖRAB Söderhalls Renhållningsverk AB

SÖRAB:s yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

I remissförslaget används uttrycken ”stadens verksamheter” och ”stadens organisation”. Ur skrivningarna i remissen tolkas som att stadens bolag ingår i definitionen stadens organisation. SÖRAB har utgått från att de i detta fall är stadens *aktiva* bolag som ingår i organisationen. Skrivningar gällande stadens verksamheter synes röra verksamheter lokaliserade inom Stockholms stads fysiska gräns. SÖRABS har baserat på ovanstående, i detta remissvar, utgått ifrån att SÖRAB varken är en del av stadens organisation eller utgör någon av stadens verksamheter.

Remissvaret utgår istället ifrån att SÖRAB är en aktör i regionen som i framtiden

kan komma att hantera delar av Stockholms stads avfallsströmmar, leverera avfallsbränslen och substrat för biogasproduktion till Stockholms stads organisation samt utföra transporter inom Stockholm stads kommungräns.

Utifrån ovanstående är en inledande remissynpunkt på strategin att det bör förtydligas vad som avses med stadens verksamheter och stadens organisation.

För övrigt anser SÖRAB att strategin är tydlig och lättläst och att staden har identifierat tre viktiga områden för att reducera stadens utsläpp av växthusgaser. SÖRAB anser dock att strategin även bör inrymma mål och strategier för att minska utsläppet av växthusgaser som hör samman med stadens konsumtion av livsmedel, varor och tjänster. WWF har i sin rapport om svenska kommuners koldioxidavtryck (WWF, 2010) visat att konsumtion av mat och övriga varor i och tjänster, i storstäderna, sammantaget ger ett större koldioxidbidrag än bidraget från boende och transporter. Stadens konsumtion av livsmedel, varor och tjänster bör därför vara ett prioriterat område i strategin.

Hållbar energianvändning

SÖRAB anser att föreslagna insatser är relevanta och viktiga för att staden skall komma närmare en hållbar energianvändning. SÖRAB konstaterar, som bränsleleverantör, att tillgången på förnybara bränslen för tillfället är god och att regionen i dagsläget har ett stort överskott av avfallsbränslen baserade på förnybara råvara. SÖRAB bedömer vidare att den fortsatta expansionen i regionen kommer innebära att tillgången på avfallsbränslen av förnybara råvara alltså kommer vara hög, åtminstone det närmaste årtiondet. Kraftigt ändrade konsumtionsmönster och/eller nya miljö- och kostnadseffektiva återvinningsmetoder för träavfall skulle kunna minska tillgången på avfallsbränslen av förnybara råvara.

Miljöeffektiva transporter

SÖRAB stöder förslagen för en fossilbränslefri transportsektor och arbetar kontinuerligt och systematiskt för att minska klimatutsläppen från vår egen verksamhet. SÖRAB bedömer att vår verksamhets egna transporter kommer att vara fossilbränslefria inom 10 år. Detta förutsätter dock att tillgången till fossilbränslefria drivmedel inom regionen kan säkras och att övergången inte innebär kraftigt höjda transportkostnader.

Resurseffektiva kretslopp

SÖRAB verkar tillsammans med sina aktiva ägarkommuner för en resurseffektiv avfallshantering. Detta sker bland annat inom ramen för den gemensamma avfallsplan som antagits av SÖRABs ägarkommuner, förutom Stockholms stad. I avfallsplanen finns bland annat mål för att minska avfallsmängden, öka återanvändningen och öka materialåtervinningen vilket alltså är i linje med de intentioner som finns i Stockholms stads strategi.

SÖRAB har under de senaste åren gjort flera utredningar för att kunna bedöma på vilket sätt vi bäst uppnår dessa mål. Inslaget av fossila plastmaterial i dagens bränslen är problematiskt, men då plast förekommer i många olika typer och kvaliteter är återvinningen komplex. I de studier SÖRAB utfört så har vissa scenarier av plaståtervinning indikerat att miljönyttan med avseende på koldioxidreduktion i vissa

fall är ytterst tveksam. Fortsatta strategier och beslut för att minska inslaget av fossil plast i bränslen behöver därför beakta klimatpåverkan både lokalt och regionalt för att inte skapa ett större nettoutsläpp av koldioxid. SÖRAB stöder därför förslaget med att staden inledningsvis skall utföra en utredning gällande möjligheterna att minska plasten som går till förbränning. SÖRAB genomför för närvarande en liknande utredning och kan gärna agera remissinstans i frågan.

Även SÖRABs andra ägarkommuner har ambitiösa mål kring insamling av matavfall och bolaget utgör en viktig substratleverantör i regionen. I SÖRABs kommunernas gemensamma avfallsplan finns målsättningen att ytterligare öka andelen matavfall som samlas in. SÖRAB har därutöver tillgång till andra biologiska material som kan utgöra substrat för biogasproduktion och SÖRAB kan på det sättet bidra till stadens och regionens övergång till, bland annat, fossilbränslefria transporter.

Trafikverket region Stockholm

Trafikverkets yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikverket har givits möjlighet att yttra sig över Strategi för Fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Förslaget är tydligt och ambitiöst med syfte att möjliggöra fossilbränslefrihet till 2040. Trafikverket är positivt till initiativet och den huvudsakliga inriktningen på dokumentet. Omställningen till fossilbränslefrihet ska ske på relativt kort tid. Det finns stort behov av styrning, samverkan med regionala och nationella aktörer samt en aktiv uppföljning. Strategin ger goda förutsättningar för detta.

Trafikverket kommenterar i första hand de delar som berör transportsystemet. Vi koncentrerar oss på frågor som behöver diskuteras vidare/utvecklas i fortsatt arbete.

Strategins metod och avgränsning

I strategin fördelas behovet av CO₂-minskningar på skilda åtgärdsområden. Beräkningarna utgår från en strikt avgränsning utifrån stadens gränser. Metoden ger möjlighet till uppföljning och att sätta konkreta mål. Trafikverket är i grunden positiva till ansatsen och till stadens ambitiösa mål som innebär att Stockholm kommer att vara en föregångare nationellt och internationellt

För trafikområdet kan det dock vara vissa problem med en så strikt avgränsning. En mycket stor andel av resor och transporter är gränsöverskridande. En stor del av den trafik som berör Stockholm är också regional till sin karaktär. Det gäller inte minst trafiken på de statliga vägarna. För att beskriva trafikutvecklingen i storstadsområdet kan skilda zoner eller snitt vara mer relevanta utgångspunkter.

Av stor betydelse är även de resor och transporter som genereras av stadens innevånare utanför stadens, länets och även landets gränser. Vi tror att det vore en fördel om dessa behandlades på ett tydligare sätt i strategin även om de är svårare är att beräkna eller att följa upp mot angivna mål. Med en alltför strikt betoning av

stadsgränsen finns risk för att suboptimeringar görs som inte alltid gynnar den samlade målpuppfyllelsen.

Åtgärder för fossilbränslefria vägtransporter

Strategin ger en bred bild av vilka typer av åtgärder som behöver genomföras för att vägsektorn ska kunna bli fossilbränslefri till 2040. I strategin anges såväl åtgärder där staden har stort eget inflytande som åtgärder där annan nivå har mandat att besluta och där staden kan vara pådrivande.

I många fall fordras också samverkan regionalt med staten som infrastrukturhållare, landstinget och andra kommuner men också med privata aktörer. Trafikverket tycker att detta skulle kunna lyftas fram tydligare och gärna med koppling till det pågående arbetet med RUFSS 2050 som också har målet att åstadkomma ett fossilbränslefritt transportsystem.

Strategin belyser möjligheten/behovet av att bygga en transportsnål stad. Trafikverket som delar denna ambition vill trycka på det stora behovet av regional samordning för att åstadkomma detta. Även om den tätare staden ger möjlighet till ökad tillgänglighet med närhet kommer behov av mer långväga transporter att kvarstå. Inte minst distributions- och byggtrafiken kan förväntas fortsätta öka. Det är också väsentligt att förbättra busstrafikens framkomlighet. Även om ambitionen är att minska den privata vägtrafiken kan det vara svårare att minska den totala vägtrafiken. Erfarenheten säger också att det troligen inte räcker med de positiva åtgärderna för bättre gång-, cykel- och kollektivtrafik för att minska vägtrafikarbetet utan att även tydligt begränsande åtgärder som riktad parkeringspolitik mm krävs. Möjligheterna att minska vägtrafiken måste också ses i relation till den 50%iga ökningen av länsbefolkningen som prognoserna visar på för tidsperioden fram mot 2040/2050.

Trafikverket har tagit fram ett särskilt framkomlighetsprogram som behandlar denna typ av frågor och samarbetar gärna med staden i ett fördjupningsarbete som har minskad klimatpåverkan som ett huvudmål. I ett sådant arbete finns det anledning att söka en samsyn kring vägtrafikens utveckling samt att studera hur skilda styrmedel som trängselskatt, påfartsregleringar mm kan samverka för att begränsa vägtrafikarbetet samtidigt som prioriterad trafik har god rimlig framkomlighet. I den tätare staden finns också risk för att målkonflikter uppstår gentemot buller och luftkvalitet samt behov av att kunna hantera farliga transporter.

Trafikverket vill även lyfta möjligheten att använda och utveckla stadsmiljöavtalen som verktyg för ett transportsnålt system. Vi ser även ett behov av ökad samverkan i regionen för att åstadkomma effektiva godstransporter och effektiv distribution.

I strategin anges att en handlingsplan för fossilbränslefrihet inom vägtransportsektorn ska tas fram. Däremot anges inte, vilket vi tycker är en brist, vilka typer av frågor som ska behandlas i denna eller hur den är tänkt att förhålla sig till andra väsentliga program som till exempel stadens egen översiktsplanering och framkomlighetsstrategi eller arbetet med RUFSS 2050.

Förlag att utreda ett förbud av användning och försäljning av fossila bränslen från 2040

I Strategin föreslår att flera utredningar ska genomföras i syfte att möjliggöra

fossilbränslefria transporter. Även möjligheten att utfärda förbud mot fossilbränsleförsäljning till 2040 föreslås.

Förslaget är radikalt och skulle ge en mycket tydlig signal till alla aktörer att omställningen till fossilbränslefrihet kommer att genomföras. Det finns naturligtvis en rad väsentliga frågeställningar som måste belysas. Trafikverket är positiva till att frågan utreds.

Till 2020

I strategin anges målet att till år 2020 reducera utsläppen av CO₂ från transportsektorn med 228 000 ton CO₂ e varav 80 000 ton CO₂ e ska ske genom en minskning av biltrafiken. I strategin anges inte någon tydlig definition för vad som avses med biltrafik eller på vilket vägnät som detta ska uppnås. Trafikverket bedömer det som svårt att på den korta tiden till 2020 uppnå någon betydande minskning av biltrafiken. Vi avstår från att yttra oss om målsättningen i avsaknad av precisering av vilken trafik som är berörd eller vilka medel som staden avser använda för att åstadkomma detta.

Trafikverket önskar samverka

Trafikverket ser stort behov av fortsatt samverkan i arbetet för ett fossilbränslefritt transportsystem. Samverkan kan ske på olika nivåer. I frågor som avser vägtrafikens utveckling och den fysiska planeringen vill vi särskilt lyfta den regionala planeringens betydelse och det pågående arbetet med RUF 2050. Vi har även många samverkansfrågor direkt med Stockholm stad avseende planeringen för den tätare staden med koppling till såväl lokal som regional tillgänglighet. Ambitionen bör vara att vi ska ha en regional samsyn avseende framtida trafikutveckling.

I det fortsatta arbetet kan det även vara värdefullt att samverka i skilda metodfrågor. Några saker som Trafikverket särskilt vill framhålla är våra arbeten med:

- Trafikverkets klimatscenario. Ett trafikslagsövergripande kunskapsunderlag som beskriver vad som bör göras inom transportsektorn för att nå klimatmålen

<https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/46614>

- ”Trafikverkets modell Klimatkalkyl”. Klimatkalkylen har utvecklats för att på ett effektivt och konsekvent sätt kunna beräkna den energianvändning och klimatbelastning som transportinfrastrukturen ger upphov till ur ett livscykelperspektiv. <http://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Klimatkalkyl/>

- Krav på minskning av klimatpåverkan vid upphandlingar av leverantörer i investerings- och underhållsprojekt. Kraven omfattar klimatpåverkan vid byggnation, de material som används och framtida underhåll. Kraven har tagits fram med stöd av ett forskningsprojekt i samverkan med branschen och innebär att leverantörer kan premieras för goda lösningar och bättre klimatprestanda, vilket också kan förväntas skapa utrymme för innovation. <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo/arbetssatt-och-metoder/Miljokonsekvensbeskrivning-och-miljobeskrivning/klimatkrav/>

VTI Statens väg och forskningsinstitut

VTI:s yttrande daterat den 20 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har fått rubricerade strategi på remiss. VTI har valt att nedan ge några generella kommentarer men i övrigt särskilt beröra VTI huvudsakliga ansvars- och kompetensområde, transporter.

Mål och syfte

Stockholms stad har ambitiösa klimatmål och det är uppenbart att staden tar klimatfrågan på allvar. Samtidigt måste noteras att många av de åtgärder som krävs för en kostnadseffektiv klimatpolitik inte är lämpliga att hantera på kommunal nivå. I en ideal värld skulle globala styrmedel användas i större utsträckning men i realiteten är det EU:s och Sveriges klimatpolitik som har störst betydelse för svensk klimatpåverkan. Det hindrar inte att Stockholms stad kan ha ambitiösa ambitioner, men det komplicerar frågan vilka dessa ambitioner ska vara, hur de ska formuleras och hur de ska nås.

För läsaren av strategin vore det bra om mål och syfte med strategin presenterades samt hur strategin relaterar till annat klimat- och miljöarbete i Stockholm. Det framgår inte klart om målet om högst 2,3 ton koldioxidekvivalenter per stockholmare 2020 avser 2,3 ton från fossilbränsle eller den samlade klimatpåverkan. Det är inte heller helt enkelt att se vad de mål som anges i strategin innebär och hur de relaterar till nuvarande utsläpp. Det framgår t.ex. inte vilken tidshorisont man använt när man räknat om olika växthusgasers klimatpåverkan till den som koldioxid har. Till år 2040 ska Stockholm vara fossilbränslefritt. Vad innebär det i praktiken och hur stor förväntas klimatpåverkan då vara från andra källor än fossilbränslen?

Avgränsning av strategin

I den här typen av strategier är avgränsningen av vilken klimatpåverkan som ska ingå avgörande för vilka styrmedel och åtgärder som kan och bör vidtas. På sid 14 står att "klimatmålet och strategin omfattar all energianvändning, och därmed uppkomna utsläpp av växthusgaser, inom Stockholms stads geografiska gräns ...". Därefter räknas ett antal verksamheter upp som ingår samt några som inte ingår. Redovisningen av avgränsningen kunde med fördel ha presenterats i strategins inledning.

För att ge läsaren en möjlighet att sätta den klimatpåverkan strategin omfattar i relation till Stockholms totala klimatpåverkan bör den totala klimatpåverkan redovisas. Stockholm är på samma sätt som alla större städer nettoimportör av olika produkter från jordbruk, skogsbruk, industri etc. och tjänster som t.ex. resor som medför klimatpåverkan. Att redovisa Stockholms klimatpåverkan från ett konsumtionsperspektiv skulle ge ytterligare ett värdefullt perspektiv till strategin, vad den omfattar och vad som behöver göras för att hantera all klimatpåverkan.

I detta sammanhang bör det också påpekas att beroende på vilka styrmedel och åtgärder man vidtar för att göra Stockholm fossilbränslefritt kan andra aspekter påverkas positivt eller negativt. När man t.ex. byter ut fossila bränslen mot andra bränslen spelar det stor roll vilka bränslen man väljer ur luftföroreningssynpunkt. VTI

har bedriver forskning inom området transporter och luftkvalitet.

Rådighet, handlingsplan och styrmedel

Som påpekas i strategin har Stockholms stad begränsad rådighet över vissa delar av klimatpåverkan. Det bör därför i strategin framgå tydligare vilken klimatpåverkan Stockholm har respektive inte har rådighet över, hur stor klimatpåverkan denna rådighet omfattar, vilka styrmedel och åtgärder som Stockholms stad förfogar över samt åtminstone något om deras potential att minska klimatpåverkan etc.

Dessutom bör det framgå hur Stockholm avser att påverka förutsättningarna för att minska klimatpåverkan inom områden där Stockholms rådighet är begränsad. En central fråga är: vilka förändringar är nödvändiga och vilka förutsättningar behöver uppfyllas inom de områden staden har begränsad rådighet, för att uppsatta mål ska kunna nås? Styrmedel och åtgärders kostnader för att minska klimatpåverkan inom olika områden bör bedömas och beräknas. Utifrån ovanstående bedömningar och beräkningar bör handlingsplaner upprättas. VTI har kompetens inom detta område och har på regeringens uppdrag beräknat trafikens samhällsekonomiska kostnader.² VTI noterar också att Stockholm avser att ta fram en handlingsplan för fossilbränslefrihet inom vägtransportsektorn. Det hade dock varit en fördel om det funnits ett avsnitt i strategin om inom vilka områden Stockholm stad avser att ta fram handlingsplaner och något om vad dessa ska innehålla, kopplingen till strategin etc.

VTI kan konstatera att det i strategin står mycket lite om styrmedel, t.ex. vilka styrmedel som Stockholm förfogar över, hur effektiva de bedöms vara, vilka staden avser att använda etc. Hur olika ekonomiska, juridiska och informativa styrmedel kan användas och samverka för att nå uppsatta mål är något som behöver utvecklas i kommande handlingsplaner tillsammans med planer för uppföljning av genomförda styrmedel och åtgärder. Även forskning brukar räknas som ett styrmedel. Det är viktigt att identifiera vilka behov av nya kunskap som finns och vilka forskningsinsatser som kan bidra till att målen nås.

Metan, stadsgas, biogas och läckage

VTI konstaterar att läckaget av metan från stadsgasnätet uppges vara hela 29 %. Eftersom metan är en mycket potent växthusgas (84 gånger mer än CO₂ i ett 20 års perspektiv och 28 gånger mer i ett 100 års perspektiv) är det mycket problematiskt med så stora läckage³. Stockholm har som mål att samla in minst 70 % av allt matavfall för produktion av biogas senast 2020. Det står vidare att gasen kan användas både för att ersätta naturgas i stadsnätet och som bränsle för fordon. Det är angeläget att se till att läckaget från denna ökade användning av biogas blir i princip obefintligt,

² VTI, 2014: *SAMKOST – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader*, VTI rapport 836.

³ IPCC, 2014: *Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, sid. 87.

då även ett litet läckage kommer att innebära en totalt sett ökad klimatpåverkan istället för den minskning som är syftet med metanproduktionen. I strategin räknar man med en reduktion på 20 000 ton koldioxidekvivalenter tack vare planerad biogasproduktion i Högdalen. Det framgår dock inte om man i dessa siffror har räknat med något läckage av metan.

Transporter

Ett av delmålen i Stockholms stads miljöprogram (2016-2019) är att biltrafiken ska minska. Detta delmål behöver preciseras. I strategin står att det totala trafikarbetet ska minska, framförallt för personbilar. Hur mycket biltrafiken ska minska och till när framgår dock inte i strategin mer än att ”transporter ska ske med mer yteffektiva lösningar som t.ex. kollektivtrafik gång och cykel” (sid 31). Hur mycket och till när hade varit lämpligt att precisera innan man tar fram en handlingsplan. Av strategin framgår också att ”den totala motorfordonstrafiken har ökat med 4-6 % det senaste året” (sid. 30) och att målet är att Stockholm ska växa med 140 000 bostäder till 2030. Detta indikerar att det kan bli svårt att nå målet om minskad biltrafik om inte effektiva styrmedel och åtgärder genomförs, vilket lämpligen bör konkretiseras i en plan där olika alternativ utvärderas.

En avveckling av fossila drivmedel till 2040 kräver lång framförhållning bl.a. på grund av att många personbilar har en medellivslängd på knappt 20 år varför de bilmodeller som produceras nu borde vara anpassade för denna förändring. VTI delar också uppfattningen att omställningen är beroende av långsiktiga förutsättningar och incitament för att främja förändrade investeringsmönster i infrastruktur och fordon. I strategin nämns betydelsen av styrmedel på nationell nivå och det är riktigt att det är viktigt men även styrmedel på internationell nivå som t.ex. EU-förordningar och direktiv är av stor betydelse.

I strategin nämns några områden där viktiga förändringar behöver ske på nationell nivå. Det skulle vara positivt om strategin kunde vara mer konkret både beträffande vad som behöver göras inom respektive nämnda område, hur stor betydelse varje område har för Stockholms möjlighet att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 samt vad Stockholm avser att göra för försöka få till stånd den förändring man anser nödvändig på nationell nivå.

Stockholm är, som påpekas i strategin, även beroende av att man på regional nivå genomför styrmedel och åtgärder för att målet med strategin ska nås. Det gäller bl.a. den regionala fysiska planeringen och vad som sker inom kollektivtrafiken. Även här borde det i strategin finnas ett resonemang om vad som krävs, hur mycket den regionala planeringen bedöms kunna bidra till uppsatta mål samt hur man avser att agera för att påverka utvecklingen på regional nivå i önskvärd riktning.

Ett område som kommunen har stor rådighet inom är den kommunala fysiska planeringen. Det är ett nyckelområde inte minst för målet om att biltrafiken ska minska. Även här finns det möjligheter att bli mer konkret när det gäller styrmedel och åtgärder och vad de sammantaget kan bidra med för att nå målet om ett bränslefritt Stockholm 2040. Det är möjligt att det kommer i den åtgärdsplan som aviseras men något om vilka styrmedel som kan bli aktuella och deras potential skulle med fördel

kunna nämnas i strategin. Åtminstone borde man i strategin kunna föra ett resonemang om vad som kommer att tas upp i åtgärdsplanen avseende detta område. Ett exempel på kraftfullt styrmedel som kommunen har rådighet över är parkeringstal för nya bostäder.

Angående flyget står att ”flygtrafiken generellt kommer därmed att till viss del använda fossila bränslen år 2040” (sid. 34). Det är möjligt att så blir fallet men det följer inte av de resonemang eller antaganden som står i strategin.

Strategin skulle vinna på en språkgranskning och en genomgång av hur materialet presenteras. Det gäller t.ex. figurerna på sid 30 och 31 där det inte framgår vilken enhet som är på y-axeln.

I detta ärende har generaldirektör Jonas Bjelfvenstam beslutat. Forskningschef Mikael Johannesson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningschef Mattias Viklund och forskare Svante Mandell deltagit.

Upplands Väsby kommun

Upplands Väsby kommuns yttrande daterat den 5 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Strategin är ambitiös och innehåller intressanta åtgärder. Bland annat ska staden utreda om det går att utfärda ett förbud av försäljning av fossila bränslen till 2040.

Den största utmaningen ligger i transportsektorn och det är också inom detta område som Upplands Väsby och Stockholm stad kan finna beröringspunkter och samarbetsytter i olika regionala sammanhang. Inom området mobility management ser Väsby fram emot att arbeta tillsammans med Stockholms stad och regionen för att ta fram bra metoder/åtgärder/strategier.

Det nämns i remissen att staden siktar in sig på de åtgärder som ger störst effekt vilket förstås är logiskt och bra. Dock skulle en beskrivning av hur framtida åtgärder och strategier för hur staden vill arbeta konkret med invånarna vara intressant att läsa. Till exempel nudging eller informationskampanjer (Ordet nudging kommer från engelskans ”knuff”. Nudging som metod handlar om att påverka människor i en önskvärd riktning utan att använda piska eller morot. Istället arrangeras valsituationer så att det blir lätt att göra rätt).

Upplands Väsby kommun ser positivt på strategin och ser inga konflikter med våra ambitioner inom området.

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

ARGs yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

I remissunderlaget ingår såväl mål om fossilbränslefrihet till 2040 som mål om minskad koldioxidutsläpp per person. Endast koldioxidutsläpp som görs inom

området/Stockholm räknas med.

ARG anser att det vore riktigare att räkna med utsläpp från all produktion, var den än sker, av de varor som stockholmare konsumerar, t.ex. av bilar och drivmedel. Räknas detta med är den genomsnittliga stockholmarens koldioxidutsläpp 4-5 gånger större än vad som nu anges i remissmaterialet.

Vi vill också särskilt påtala att användning av förnybara drivmedel, biodrivmedel och el, inte är koldioxidneutral förrän produktionen av dessa inte orsakar koldioxidutsläpp. Detta förutsätter bland annat att el produceras utan koldioxidutsläpp och inte genom förbränning av olja eller kol inom Europa/globalt. Eventuellt framtida överskott i Sverige av ren el bör exporteras, inte användas som drivmedel för biltransporter som kan ersättas av kollektivtrafikresande.

Livscykelperspektivet bör följas för uträkning av koldioxidutsläpp orsakade av varor som konsumeras och används av stockholmarna. Exempelvis har en ny bil, såsom en elbil, redan vid produktionen gett upphov till koldioxidutsläpp som motsvarar ett stort antal års drivmedelsförbrukning med en bensindriven bil.

Dessutom kommer, om det någonsin går, omställningen till koldioxidneutral bilpark och koldioxidneutrala drivmedel ta mycket lång tid. Koldioxidneutrala drivmedel kommer globalt vara en bristvara under överskådlig tid.

Trafikarbetet med bil måste, bland annat pga. ovan nämnda skäl, minska kraftigt om klimatmålen skall kunna nås. Det står också mycket riktigt i remissunderlaget att biltrafiken skall minskas. Hur skall det gå till om Förbifart Stockholm och/eller Östlig förbindelse byggs? *Arbetsplanen, samhällsekonomiska kalkylen, finansieringsplanen mm för Förbifart Stockholm bygger på att vägtrafiken i regionen skall öka med 69 % till 2035. För Östlig förbindelse finns antagande om 50 % biltrafikökning till 2030-talet.*

Se även debattartikel i ETC <http://www.etc.se/debatt/foelj-klimatavtalet-skrota-forbifarten> som främst handlar om Trafikverkets senaste "klimatrapport" om trafiksektorn. I denna rapport framhålls att biltrafiken måste minska speciellt i storstadsregionernas tätortsområden för att Sveriges klimatmål skall kunna nås.

I debattartikeln i ETC skriven av naturskyddsföreningarna i Stockholms län och stad, Klimataktion Stockholm och Jordens Vänner Stockholm står bland annat:

"Den 30 juni kom Trafikverkets rapport "Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag". Det ursprungliga underlaget till ny infrastrukturplan från november 2015 hade enligt flera myndigheter och bedömare brister avseende klimatmålen. Ett klimatunderlag framtaget av Trafikverket hade mörkats. Av denna rapport (som ändå inte tar hänsyn till Parisöverenskommelsens skärpningar) framgick att det inte räcker med energieffektivisering och förnybara bränslen. Biltrafiken i Sverige måste också minska med 10–20 procent till 2030, och med 30 procent i storstadsregionernas tätortsområden. Med nuvarande planering inräknat Förbifart Stockholm beräknas biltrafiken istället öka med 30 procent i riket till 2040.

I slutsatserna i den nya rapporten står: "Trafikverket bedömer att nuvarande vägkapacitet är i stort sett tillräcklig och föreslår därför att man bör vara restriktiv

med större investeringar i väginfrastruktur för ökad kapacitet.” I rapporten står också att ”utveckla bebyggelse och infrastruktur tar tid och går det dessutom i fel riktning finns stor risk att man låser in sig i system som innebär stora koldioxidutsläpp och hög resursanvändning”.

Slutsatsen av Trafikverkets rapporter är uppenbarligen att satsningar på kollektiva färdmedel måste prioriteras istället för nya vägar, särskilt före stadsmotorvägar i en storstadsregion som Stockholm. Kollektivtrafiken i Stockholm är i ett utsatt läge med bristande underhåll, besparingar på busslinjer, höjda taxor och miljardbrister i landstingets investeringsbudget. Samtidigt är cirka 80–90 procent av alla trängselskatteinkomster fram till 2050-talet reserverade för Förbifart Stockholm.

Nu ligger det på regering och riksdag att våga tänka om och ta vetenskapen och medborgarnas engagemang på allvar. Det gäller att omedelbart börja spara in på redan planerade och påbörjade motorvägsbyggen som Österleden och Förbifart Stockholm. Miljardrullningen måste slussas över till kollektivtrafik och cykelvägar där de gör nytta för klimatet och jordens överlevnad. Att förstå detta men inte handla, måste betraktas som ett brott mot nuvarande och kommande generationer. Vi har kommit till vägs ände.”

ARG framhåller härmed att det är nödvändigt att Stockholm, för att nå fossilbränsle-frihet och klimatmål, avstår från att bygga vidare på Förbifart Stockholm och stoppar denna stadsmotorväg liksom planeringen av Östlig förbindelse.

ARG hänvisar även till Klimataktion Stockholms remissvar.

ASPO Sverige

ASPO Sveriges yttrande daterat den 23 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

ASPO Sverige är en politiskt och fackligt obunden organisation, som arbetar för att sprida kunskap om Peak Oil, d.v.s. oljeutvinningsstoppen, och konsekvenserna utav de fossila resursernas ändlighet vilket är betydelsefulla för samhället på grund av det stora beroendet av fossil energi i olika former.

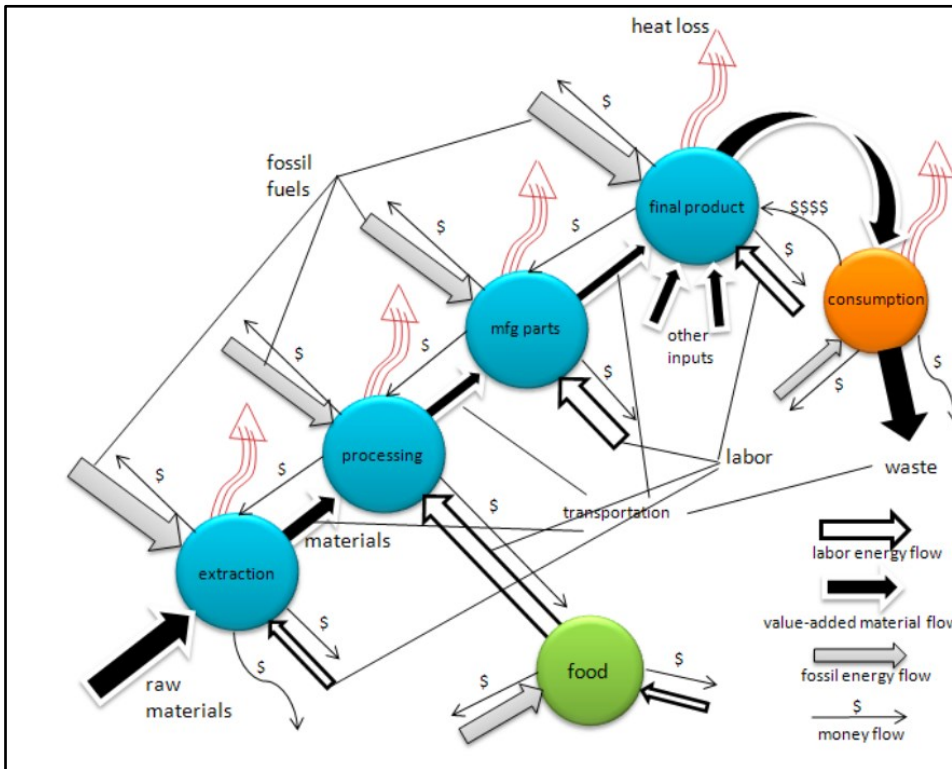
Stockholm befinner sig inte i en bubbla som är opåverkat av omvärlden, vi kommer att se ett slut på globaliseringen och andra stora förändringar inom många områden speciellt inom den finansiella sfären och som kommer att sprida sig till alla andra områden.

Vårt moderna industriella samhälle är baserat på fossila bränslen. Vi eldar upp 30 miljarder fat olja om året eller 4,16 km³ (= en CMO Cubic mile of Oil). Med de fossila bränslen kan vi tillverka nästa allt, transportera detta och oss själva överallt, ha ett högeffektivt jordbruk, och bedriva gruvdrift med mera. Allt detta har gått bra fram till 2008 därefter verkar vårt ekonomiska system gått i baklås, och centralbankerna har fått öka tillväxten på konstgjord vis.

Samtidigt befinner sig oljeutvinningen på en platå och började sin nergång under 2015 för att kanske vara nere på hälften 2030 detta gäller även många metaller.

I Paris på COP21 kom ”vi” överens om att hålla oss under 2°C, helst 1,5°C och detta måste vi förhålla oss till. Enligt Kevin Anderson på Tyndall Centre, så är redan 1,5°C överspelat och även 2°C är svårt att nå, det går bara om vi minskar energianvändningen med 10 % per år i 50 år.

Transporter är involverade i alla led av kedjan från utvinning av råvaror till konsumtion och till avfall. Bilden visar schematiskt hur energi och pengar flödena i



denna process och att varje led har förluster.

Figur 1. G. Mobus, Energiflöde.

I detta system så ska delen som är fossila bränslen ersättas med hållbar energi, vad nu ”hållbart” är.

Det finns många definitioner på det ordet. Ser vi på den sista bilden så ska den förnybara energin generera tillräckligt mycket överskott så att det ekonomiska arbetet kan ersättas i systemet innan dess livslängden är slut.

Rapporten skriver flera gånger att efterfrågan på biobränsle kan leda till brist. Det är en kraftig underskattning, då det mesta biomassa redan är in-tecknat. Detta är ett

exempel från boken ”The world after cheap oil om bioenergi som beskriver detta.

UPM bioraffinaderi skulle producera ca 6 000 fat olja per dag och använda 1,5-2 miljoner m³ träflis, och 0,4 TWh el, 5 000 ton vätgas plus kväve, syrgas (400 000 ton per år), värme och vatten för kyla och process.

EU använder 13 miljoner fat olja per dag, och det skulle behövas 2 200 sådana bioraffinaderier, som skulle behöva 880 TWh el, och 4 000 miljoner m³ massaved, detta är 6 gånger mer än den årliga skogstillväxten i Europa. Och hur ska elen produceras? Och några realistiska andra alternativ finns knappast.

Några andra kommentarer, det står:

- Elanvändningen beräknas inte öka trots växande befolkning på grund av att belysning och apparater blir allt energieffektiva.
- Ytor för bostäder och lokaler förväntas inte byggas i samma takt som stadens befolkning växer vilket därmed leder till att befolkningen bor och arbetar allt yteffektiva.

Detta är nog fel, då marginalprissättningen på el inte fungerar för intermittent el som sol och vind. Låga elpriser konkurrerar ut fjärrvärme till förmån för värmepumpar. Detta stämmer nog inte heller, dagens låga räntor gör att

konsumtionen av yta troligtvis kommer att öka.

Av totalt 3 150 GWh drivmedel till vägtrafiken år 2012 så uppgick den förnybara andelen till 11 procent eller 350 GWh.

Flera former av biobränslen har stort innehåll av fossila bränslen, EROEI ligger bara lite över 1-2.

Enligt Trafikverkets prognoser väntas trafikarbetet för godstransporter på svenska vägar öka med 53 procent från år 2006 till år 2030

Enligt andra prognoser som bygger på Export Land Modellen (ELM) så upphör alla export av flytande bränslen ungefär samtidigt, så

vad säger att Trafikverket har rätt?

Vilka konsekvenser kommer detta att få?

Sammantaget så betyder det här att alla typer av transporter både med varor och persontransporter kommer att minska då mängden energi för arbete kommer att minska. Vi måste gå mot ett mindre komplext samhälle. Varor och tjänster kommer att produceras lokalt om dessa överhuvud taget kommer att produceras. Underhåll av befintlig kapitalstock kommer nog också att minska då mängden kapital minskar. Detta kommer också att betyda att befolkningstrenderna vänds, fler flyttar till landsbygden för livsmedelsproduktion. Stockholm borde även studera hur man minskar komplexiteten.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) och Arbetsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden (RDSÖ)

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) och Arbetsgruppen Rädda Djurgården - Stoppa Österleden (RDSÖ) yttrande daterat den 26 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Med en *strategi* (eller styrlag) avses i operationsanalys, optimeringslära, styrteori och spelteori en uppsättning instruktioner, som för varje tänkbart tillstånd ger information om vilken styråtgärd som skall vidtagas (annorlunda uttryckt: vilket beslut som skall fattas). **Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040** utgör/innehåller uppenbarligen inte en strategi i vedertagen mening.

Utgör måhända skriften en *plan* (ä.k.s. styrfunktion), d.v.s. en sekvens av åtgärder, avsedda att leda till ett definierat mål? Inte heller detta är fallet.

Skriften utgörs i själva verket av en uppsättning (önske)mål om de minskningar av koldioxidutsläppen som staden anser rimliga att uppnå fram till 2040. Dessutom innehåller den utfästelser om oräknliga utredningar, vilka skall tillsättas för att utröna om målen kan uppnås och hur detta i så fall skall gå till.

Stadens ambitioner är pinsamt otillräckliga. Det är uppenbart att man inte förstått problemets vidd eller omfattningen av de åtgärder som måste vidtagas. Detta framgår redan av de första meningarna i sammanfattningen:

"Stockholm skall vara en fossilbränslefri stad år 2040. Kommunfullmäktige har fastställt att utsläppen av växthusgaser ska vara högst 2,3 ton CO₂e (koldioxidekvivalenter) per invånare 2020."

Först betydligt längre fram i skriften (d.v.s. i den del som beslutsfattare vanligtvis aldrig hinner fram till) avslöjas att staden endast intresserar sig för de utsläpp som sker innanför stadsgränsen. Den som inte tar del av hela dokumentet kommer härigenom att bibringas en fullständigt missvisande uppfattning om situationen. Sanningen är, att stockholmaren i gemen har landets högsta utsläpp - enligt SEI drygt 15 ton per person och år. Siffran inkluderar utsläpp från resor utanför stadsgränsen (bilresor till arbete, fritidshus och fjällen, flygresor inom och utom landet, resor med kryssningsfartyg, färjor och fritidsbåtar) samt import av såväl livsmedel som industriella produkter. Att förtiga detta ger en helt orealistisk, glättad bild av läget. En långsiktigt hållbar utsläppsnivå är på sin höjd 5 procent av dagens. Att med konstant intensitet i "koldioxidbantningen" komma ner till denna nivå senast år 2040 kräver en minskning med 10 procent om året under hela perioden. Detta är vad vi måste förhålla oss till och vad en realistisk strategi måste bidra till.

Alla som ägnat frågan någon tankeverksamhet är överens om att denna minskning inte kan åstadkommas enbart med hjälp av bättre teknik. Det kommer även att krävas förändrade konsumtionsmönster. Vi tar som exempel Dennis Meadows, en av författarna till **Limits to Growth**. Så här sade Meadows i en intervju 2012:

We began to experiment with a variety of different changes to see what could avert decline. We started with technological changes that increased agricultural productivity, reduced pollution, increased the available supply of natural resources and so forth.

What we found was that **technological changes alone don't avert the collapse. It requires cultural and social changes as well. You need to stabilize the population, and you need to shift consumption preferences away from material goods to the nonmaterial part**—love, freedom, friendship, self-understanding and things like that.

Och här ett citat från Tom Murphy, professor i fysik vid UCSD och innehavare av den synnerligen bildande bloggen Do The Math:

When I first approached the subject of energy in our society, I expected to develop a picture in my mind of our grandiose future, full of alternative energy sources like solar, wind, nuclear, biofuels, geothermal, tidal, etc. What I got instead was something like this matrix: full of inadequacies, difficulties, and show-stoppers. **Our success at managing the transition away from fossil fuels while maintaining our current standard of living is far from guaranteed. If such success is our goal, we should realize the scale of the challenge and buckle down now while we still have the resources to develop a costly new infrastructure.** Otherwise we get behind the curve, possibly facing unfamiliar chaos, loss of economic confidence, resource wars, and the unforgiving Energy Trap.

The other controlled option is to deliberately adjust our lives to require fewer resources, preferably abandoning the growth paradigm at the same time. Can we manage a calm, orderly exit from the building? In either case, the first step is to agree that the building is in trouble. Techno-optimism keeps us from even agreeing on that.

För den som önskar fördjupa sig i frågorna rekommenderar vi följande länkar:

Our Renewable Future av Richard Heinberg och David Fridley:

<http://ourrenewablefuture.org/introduction/> (gratis nedladdning)

Mycket kort sammanfattning av föregående finns på

<http://www.postcarbon.org/exploring-the-gap-between-business-as-usual-and-utter-doom/> alternativt

<http://www.resilience.org/stories/2016-09-19/exploring-the-gap-between-business-as-usual-and-utter-doom>

Installationsföreläsning vid Uppsala Universitet av (gäst) professor Kevin Anderson:

<http://www.web.cemus.se/2016/09/05/watch-the-lecture-with-kevin-anderson-from-aug-31/>

(vi rekommenderar läsaren att nöja sig med bildspelet)

The Climate Mobilization Victory Plan:

<https://drive.google.com/file/d/0Bze7GXvI3ywrSGxYWDVXM3hVUm8/view>

Vi bifogar dessutom några relevanta dokument:

Yttrande över Färdplan 2050 (2013-04-22; 26 sidor. Ger allmän bakgrund.)

Yttrande över inriktningsunderlag för kommande infrastrukturproposition (2016-02-29; 4 sidor)

Kompletterande yttrande över föregående inriktningsunderlag (2016-03-14; 10 sidor)

Slutdokument från Klimataktions Medborgarutrednings Energicirkel (2016-06-27; 22 sidor)

Det bör stå klart för alla att en omedelbar kursomläggning är helt nödvändig. Ett första steg i ett dylikt nytänkande måste vara ett stopp för utsläppsökande infrastrukturinvesteringar, såväl påbörjade som endast planerade.

Om Stockholm skall ha några som helst utsikter att leva upp till Parisavtalet är följande åtgärder självklara:

- Omedelbart stopp för byggandet av "Förbifarten". Satsa i stället pengarna på kollektivtrafik.
- Omedelbar nedläggning av all planering för Österleden (Östlig Förbindelse)
- Snabb avveckling av Bromma flygplats till förmån för bostäder
- Påskyndad utfasning av koleldningen i Värtaverket
- Dessutom bör staden arbeta för att utbyggnaden av Arlanda stoppas.
- Eftersom bränslebrist kommer att leda till en mycket reducerad inrikes flygtrafik kommer flyget inte att konkurrera med järnvägen på sträckorna Sth-Malmö och Sth-Gbg. Höghastighetståg blir därför meningslösa. Stockholm är mer betjänt av god lokal kollektivtrafik och utbyggnad av det "vanliga" nationella järnvägsnätet.
- Ny bebyggelse skall naturligtvis inte tillverkas av betong - den globalt sett fjärde största källan till koldioxidutsläpp - utan av trä. Att de skall utföras som passiv- eller plushus säger sig själv.
- Stockholms fastighetsägare bör stimuleras att installera bergvärme, solvärme och solceller. Kanske bör staden investera i egna vindkraftparker?

Vi skulle kunna fortsätta denna uppräknings av åtgärder som under lång tid föreslagits av den samlade miljörelsen, men vi är övertygade om att andra yttranden kommer att erinra om dessa. Vi nöjer oss därför med att avslutningsvis ansluta oss till det yttrande som avgivits av Klimataktion.

Reservationer m.m.

Arbetsmarknadsnämnden

Reservation anfördes av Johanna Sjö m.fl. (alla M), Gulan Avci (L) och Johan Fälldin (C) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anföra följande

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tätta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig. Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning. Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Ersätтарыtrande gjordes av Ofelia Namazova (KD) enligt följande.

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga

gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig. Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgsbarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning. Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M) och Abit Dundar (L) enligt följande.

1. att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tätta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för

ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målåret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Henrik Sjölander m.fl. (alla M), Helena Eklund (L) och Hamid Ershad Sarabi (C) enligt följande.

1. Att fastighetsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. Att därutöver anför följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgsbarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Idrottsnämnden

Reservation anfördes av Bo Sundin m.fl. (alla M), Daniele Fava (L) samt Mikael Valier (KD) enligt följande.

1. delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. därutöver anføres följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägsset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar. Det är bra att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik.

En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög utsträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Staden bör i detta hänseende trycka på för att sjöfarten och flyget ska bära kostnaderna för sina utsläpp och klimatpåverkan. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt

byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Kyrkogårdsnämnden

Reservation anfördes av Annette Lundquist Larsson m.fl. (alla M) och Cecilia Önfelt (C) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anföras:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt

delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte lutar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög utsträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga

kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet”. 1.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Lars Jilmstad m.fl. (alla M) och Joar Forssell (L) och Jonas Naddebo (C) enligt följande.

1. att nämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tätta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är

oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Särskilt uttalande gjordes av Mervi Mäkinen Andersson m.fl. (alla S), Roger Orwén m.fl. (alla MP) och Rikard Warlenius m.fl. (alla V) enligt följande.

De insatser som läggs fram inom strategin är de som bedöms ge störst reduktion av koldioxidutsläpp och där stadens nämnder och bolag samtidigt sägs ha störst rådighet. I det framtida nödvändiga förändringsarbetet är dock förankringen hos och dialogen med medborgarna av stor betydelse då förslag kan diskuteras i skilda forum och förståelsen också kan öka för en nödvändig samhällsomställning.

I den meningen delar vi förvaltningens synpunkt i att strategin i större utsträckning bör betona vikten av samarbete i staden mellan nämnder och bolagsstyrelser samt med externa parter för att målen ska kunna nås. I det sammanhanget vill vi betona vikten av att även belysa frågorna kring konsumtion och flygresor utomlands, dessa delar är av stor betydelse för de klimatavtryck Stockholmare gör, även om de rent faktiskt till viss del är bortom Stockholm stads rådighet.

Det vore därför önskvärt att modeller utvecklas framöver som visar på Stockholmarens totala klimatpåverkan, detta för att få en mer rättvisande bild och för att totalt sett också på ett bättre sätt kunna engagera Stockholmare i den nödvändiga omställningen till ett klimatsmart samhälle.

Socialnämnden

Reservation anfördes av Andréa Ström m.fl. (alla M) och Frida Johansson Metso m.fl. (alla L) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. att därutöver anför följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tätta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målåret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgsbarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att "KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030". Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Alla förvaltningar inom Stockholm stad har ett ansvar att se över sin del av arbete. Det hade varit smakfullt om den rödgrönrosa majoriteten visat på exempel på vad socialförvaltningen kan bidra med i arbetet att göra Stockholm fossilbränslefritt.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Roger Mogert m.fl. (alla S), Cecilia Obermüller m.fl. (alla MP) och Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Arbetet med denna strategi måste genomsyra hela stadens organisation för att kunna uppnå målsättningen om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Stadsbyggnadsnämnden har ett stort ansvar i att planera för en samhällsutveckling som leder till en fossilbränslefri stad. Den kommande översiktsplanen är en mycket viktig del i detta, vilket förvaltningen påpekat i sitt tjänsteutlåtande.

Ett uppdrag i enlighet med förvaltningens förslag att arbeta med formfaktorn för byggnader välkomnas av nämnden.

Stadsbyggnadsnämnden vill också påpeka att stadsdelsnämnderna (som inte omnämns) utgör en viktig del av det konkreta arbetet med klimatfrågorna och även har goda möjligheter att arbeta med och nå medborgarna avseende livsstilsfrågor.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) enligt följande.

1. att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut
2. att därutöver anför följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tätta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU

2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Utbildningsnämnden

Reservation anfördes av Markus Nordström m.fl. (alla M) och Lotta Edholm m.fl. (alla L) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målet kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att

förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög utsträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Äldrenämnden

Reservation anfördes av Dennis Wedin m.fl. (alla M), Ann-Katrin Åslund (L) och Sofia Modigh (KD) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målåret kan

tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar. Det är bra att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Alliansen vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Alliansen efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Alliansen instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Alliansen menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill Alliansen betona vikten av att lagstiftningen om att

förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, Alliansen stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Alliansen anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Alliansen kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Jan Tigerström m.fl. (alla M) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anför följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tätta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målåret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgdebatt i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Gustav Johansson m.fl. (alla M) och Peter Backlund (L) enligt följande.

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet och vara ett internationellt föredöme på miljöområdet. Det är i tätta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Mållåret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Några viktiga och konkreta exempel på där Stockholm stad bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns

tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög utsträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Lars Svärd m.fl. (alla M) och Abit Dundar m.fl. (alla L) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att

förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av sårintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgsbarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att 'KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030'. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Jennyfer Redin m.fl. (M) och Helen Jäderlund Eckardt (L) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningartill hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målåret kan tyckas

avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt

till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Henrik Sjölander m.fl. (alla M) och Maria Johansson m.fl. (alla L) enligt följande.

1. att avslå förvaltningens förslag till beslut, samt
2. att som svar på remissen från stadsdelsnämnden anføres följande

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De

utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög utsträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta

nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgbarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Petra Gardos Ek m.fl. (alla M) och Olov Lindquist (L) enligt följande.

1. Att godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande.

Vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser att det finns faktorer som staden och stadsdelen inte råder över. Målet är dock ett viktigt incitament för klimatarbetet. Precis som förvaltningen bedömer krävs det samarbete med externa aktörer.

Ett sorgbarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Målet om fossilbränslefrihet innebär stora utmaningar inom transportsektorn och det är självklart att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant och att man sätter upp tydliga miljökrav vid upphandling av transporttjänster.

Vad gäller insamlingsvolymen av avfall (från den egna verksamheten) som kan användas till biobränsle ligger Norrmalm långt ned på listan över stadsdelarna. Det är ett område som vi anser att stadsdelen kan påverka och vi efterlyser en högre ambitionsnivå där.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Claes Elmgren m.fl. (alla S), Ewa Larsson m.fl. (alla MP) och Tina Kratz (V) enligt följande.

Förvaltningen lyfter fram det påbörjade arbetet med matinsamling och energi effektivisering samt målet med minskat plastavfall och det nödvändiga med att kunna söka extra medel för riktade insatser som sedermera kan permanentas.

För att strategin ska kunna genomsyra alla delar av stadens organisation, vilket vi menar är en förutsättning för att nå målet, ser vi stora möjligheter för stadsdelsnämnderna att arbeta lokalt tillsammans med medborgare och lokala organisationer kring livsstilsfrågor. Att alla kommer med i det pågående omställningsarbetet och att gemensam kunskap byggs ser vi som en viktig demokratifråga.

Ersätтарыttrande gjordes av Gunnar Caperius (C) enligt följande.

Om jag hade tjänstgjort skulle jag ha yrkat enligt följande:

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till remissvar
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tätta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar. Det är bra att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande.

Efter två år med MP och i regeringen saknas fortfarande långsiktiga spelregler för förnybara drivmedel och bilar, skatt på egenproducerad solel införts och skatten på förnybara drivmedel höjts mer än på fossila bränslen. Föga förvånade har minskningen av utsläpp av växthusgaser som var 19% 2006-2014 nu ersatts med ökande utsläpp och andelen miljöbilar sjunker. Det försvårar möjligheten att nå målen för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög utsträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig. I Skarpnäck finns goda kommunikationer och gott om plats att bygga fler bostäder. Vi anser att både planerna för Hammarbyhöjden-Björkhagen och Bagarmossen-Skarpnäck behöver justeras för att ge möjlighet till fler bostäder

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till

senast 2030". Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Elisabeth Johnson m.fl. (alla M) och Jan Jönsson m.fl. (alla L) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tätta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är

oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Ole-Jörgen Persson m.fl. (alla M) och Bengt Porseby (L) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anför följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Mållåret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är

oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas.

Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgebarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till

senast 2030". Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet".

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Christoffer Järkeborn m.fl. (alla M) och Anne-Lie Elfvén (L) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anför följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i täta och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Måläret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala

styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög utsträckning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgsbarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till

senast 2030". Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Johan Nilsson m.fl. (alla M), Jan Bressler (L) och Evy Kjellberg (C) enligt följande.

1. att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. att därutöver anföra följande:

Stockholms stad ska vara ledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Det är i tät

och urbana städer som det finns goda förutsättningar till hållbara energisystem och transporter. Den strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 som nu presenteras utgör en viktig grund för stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri stad 2040. Målåret kan tyckas avlägset men med tanke på det arbete som krävs från många politiska nivåer och näringsliv är det ett arbete som brådskar.

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala

styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning,

ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgsbarn i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i

samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Tobias Sjö m.fl. (alla M) och Mimmi Deljerud Engholm (L) enligt följande.

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

Det är positivt att Kommunstyrelsen åläggs ett tydligt ansvar för att i olika delar påverka de nationella regelverken, inte minst gällande energi- och transportfrågor. De utredningsuppdrag som strategin inbegriper i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning måste mötas upp med kraftfulla och skickliga påtryckningar på rätt politiska nivåer. Tyvärr har vi inte sett prov på att den rödgrönrosa majoriteten varit förmögen att påverka partivännerna i regeringen gällande till exempel möjligheten till lokal dubbdäcksavgift och andra styrmedel på trafikområdet.

Några viktiga och konkreta exempel på där Kommunstyrelsen bör jobba är att utvidga verktyget med miljözoner i staden. Miljömålsberedningen har föreslagit i sitt delbetänkande (SOU 2016:47) att trafikförordningen bör ändras så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon. Vi vill även poängtera vikten att ge fler möjligheter att delegera beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Ett annat exempel där det krävs krafttag från nationell nivå är den politiska prioriteringen att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. En ambition som regeringen behöver förtydliga och peka ut vägen för.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Förutom det självklara att stadens egen fordonsflotta ska ligga i framkant bör staden sätta upp tydliga och hårda krav vid upphandling av transporttjänster. Vi efterlyser tydligare mål kring detta, både

för stadens eget klimatarbete men även för att ge marknaden tillit till att politiken är pådrivande. Gällande till exempel biogasmarknaden är det oroväckande att det finns tecken på att företagen inte litar på att politiken är tillräckligt modig genom att sätta upp tuffa miljömål som främjar företag som vågar satsa på miljön.

Vi instämmer i att en minskad personbilstrafik kommer att krävas för en transporteffektiv samhällsutveckling. Åtgärder som Miljömålsberedningen (SOU 2016:47) bedömer kunna bidra till störst minskningar av biltrafiken är hållbar stadsplanering genom förtätning, ökad funktionsblandad bebyggelse och förbättrad gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Detta kommer att ställa hårda krav på att staden och regionen vågar utföra samhällsplanering och system med inriktning att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. En ökande befolkning ger möjlighet att förtäta staden så att fler får närmare till vardagsnära service, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelstråk. För detta krävs en smart och hållbar markanvändning. För att kunna bygga tillräckligt många bostäder kommer det inte att vara möjligt att tillgodose alla intressen och önskemål kopplat till överklagandeprocesser där förtätning i alltför hög uträkning kan stoppas av särintressen. Vi menar att det ligger ett tungt allmänintresse i att staden kan byggas tät och miljövänlig.

Orosmoln inom transportsektorn är att både flyg och sjöfart står för en växande andel av de globala utsläppen. Prognoser pekar på att utsläppen förväntas öka kraftigt till 2050 om inga åtgärder vidtas. Därför bör utsläpp från internationellt flyg och sjöfart omfattas av internationella överenskommelser.

En utmaning gällande energianvändningen är att hantera energikraven i nybyggnationen. Det är viktigt att Stockholm kan ligga i framkant gällande hållbart byggande. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att lagstiftningen om att förbjuda så kallade kommunala särkrav ses över. Enligt stadens miljöförvaltning har lagstiftningen inte fått någon rättslig betydelse. Detta är naturligtvis glädjande av många skäl, dels att Stockholms stad även fortsättningsvis kan gå före i energisnålt byggande, dels att marknaden verkar vara ointresserad av att vänta in lågt satta nationella krav. En orosfaktor är dock att lagstiftningen skapat förvirring bland såväl byggherrar som stadsplanerare.

Ett sorgdebatt i stadens klimatarbete är Fortums kolkraftverk i Värtan. Både före och efter valet 2014 gav Miljöpartiet i staden självsäkra löften om att stänga kolkraftvärmeverket i Värtan senast 2020. Vi noterar nu att detta löfte blivit till en ambition och att en plan för avveckling ska redovisas senast 2017. Samtidigt kan vi i samma strategidokument läsa att ”KVV6 planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030”. Vad som egentligen gäller blir oklart, något som tyvärr påverkar trovärdigheten i strategin i en mycket negativ riktning.

Slutligen, vi stödjer målet om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 men inser samtidigt att faktorer som staden inte råder över kommer att göra det svårt. Vi anser dock att målet är ett viktigt incitament för att lägga i ytterligare en växel i klimatarbetet. Vi kan inte nog betona vikten av att staden intensifierar samarbete med externa aktörer. Klimatpakten, stadens samverkan med näringslivet, behöver utvecklas och ges högsta politiska prioritet.

