



Handläggare:
Peter Dahlberg, 08-508 29 323

Till
Finansroteln

Remiss av Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Svar på remiss från Finansroteln (dnr 111-1130/2017).

Sammanfattning

Stockholms läns landsting vill ha synpunkter på förslag om Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen. Färdplanen ska vara en vägledande och strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete och behandlar områdena bebyggd miljö, transporter, industri samt jord- och skogsbruk. Planen ska bidra till att regionens klimatmål kan nås enligt RUFSS 2050.

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

Ärendet

Stockholms läns landsting har begärt in synpunkter på förslag om Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen. Klimatfärdplanen är en vägledande, strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete som är kopplad till genomförandet av RUFSS 2050. En stor utmaning för länet är att växa och samtidigt minska dess klimatpåverkan. Syftet med planen är att visa hur regionens klimatmål kan nås enligt RUFSS 2050. Regionens klimatmål bygger på de globala, europeiska och nationella riktlinjerna och målen. Färdplanen behandlar områdena bebyggd miljö, transporter, industri samt jord- och skogsbruk.

Klimatfärdplanen utgår från det övergripande nationella målet om nettonollutsläpp av växthusgaser till år 2045. Inom länet ska också 100 procent fossilfri energiproduktion uppnås till år 2030, tillsammans med 40 procent utsläppsminskning per invånare i jämförelse med 2005. För bebyggelsesektorn ingår energieffektivisering, användning av solceller, att kapa effektoppar samt användning av fjärrvärme. Sjöfartssektorn ska bli ett

regionalt utvecklingsområde med minskade utsläpp och flyget ska ingå i minskningen av transportsektorns totala utsläpp i regionen.

Finansroteln har remitterat "*Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen*" till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Svenska Bostäder, Familjebostäder, Stockholms hem, Skolfastigheter i Stockholm (SISAB), Bostadsförmedlingen, Stockholm Vatten och Avfall, Stockholms Hamn, Stockholm Parkering, Stockholms Stadsteater, S:t Erik Försäkring, Stockholm Globe Arena Fastigheter, Stokab och det samägda bolaget Fortum Värme. SISAB, Bostadsförmedlingen, Stockholm Vatten och Avfall, Stockholms Stadsteater och S:t Erik Försäkring har valt att inte svara på remissen, vilket i huvudsak beror på att de inte har någonting att tillägga. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

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

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

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

AB Stockholms hems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget ser att klimatfärdplanen är ett viktigt verktyg för klimatarbetet i länet och är positivt till dess innehåll. Bolaget arbetar fortlöpande med de vägval som presenteras i avsnittet för bebyggelsesektorn, vilket bl.a. innefattar energieffektivisering av fastigheter. Klimatfärdplanen stämmer också väl överens med Stockholms stads miljöprogram 2016-2019. Bolaget har därmed inget att erinra eller ytterligare tillägga kring planens föreslagna åtgärder (*bilaga 3*).

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

Stockholms Hamn ser positivt på förslaget till klimatfärdplan och vill framhålla vikten av att planen samordnas med övrigt klimatarbete inom länet. Stockholms Hamn instämmer i de vägval som presenteras för bebyggelsesektorn, som t.ex. energieffektivisering. Klimatfärdplanen beskriver på ett bra sätt de utmaningar och den omställning som krävs för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Stockholms Hamn verkar för att långväga gods i allt större utsträckning ska tas in till Stockholmsregionen via sjöfart, för att på så sätt avlasta landtransporterna och därmed minska utsläppen. Den hamninfrastruktur som utvecklas kommer vara en viktig del i att få till stånd en sådan överflyttning. Regional väg- och järnvägsinfrastruktur och logistik-

och omlastningscentra är viktiga och här fyller det regionala perspektivet i RUFS 2050 och klimatfärdplanen en viktig funktion.

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

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

AB Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

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

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

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

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

Medborgarnas incitament att agera miljövänligt bör kunna stärkas om byten från bil till kollektiva färdmedel underlättas, eller om möjligheter skapas för säker och trygg cykelparkering. Bolaget har börjat driva sitt första rena cykelgarage och erfarenheterna från detta, visar att det är långt till dess att cykelgarage kan byggas och drivas på

kommersiella grunder. I detta ser bolaget att trängselskatten skulle kunna vara med och bidra till den finansiering som behövs (*bilaga 6*).

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

SGA Fastigheter anser att de utpekade regionala omställningsinsatserna är fullt tillräckliga både i ett initialt skede och på sikt. Bolaget bedömer att det kan vara med och bidra till genomförandet inom de områden som berör dess verksamhet (*bilaga 7*).

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

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

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

Koncernledningens synpunkter

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

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

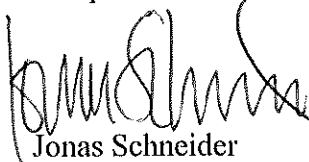
När det gäller flygets klimatpåverkan, ser koncernledningen att det är viktigt att slå vakt om Stockholmsregions konkurrenskraft och möjlighet att vara tillväxtmotor för hela landet. Klimatfärdplanen bör därför säkerställa att flygets påverkan hanteras i ett större perspektiv, som också tar hänsyn till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

regler är bättre än regionala för att motverka konkurrensnedvridning mellan länder, vilket koncernledningen instämmer i.

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

Fortum Värme lyfter fram att klimatfärdplanen på ett bra sätt belyser fjärrvärmens potential till att bidra i samhällsutvecklingen. Vidare ser koncernledningen tillsammans med bolaget att det är positivt att planen skiljer ut återvunnen energi och förnybar energi, eftersom det möjliggör att åtgärderna optimeras inom de olika energislagen för bästa klimatpåverkan.

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



Jonas Schneider

Vice VD

Bilagor

1. Remissvar AB Svenska Bostäder
2. Remissvar AB Familjebostäder
3. Remissvar AB Stockholmshem
4. Remissvar Stockholms Hamn AB
5. Remissvar AB Stokab
6. Remissvar Stockholms Stads Parkerings AB
7. Remissvar Stockholm Globe Arena Fastigheter AB
8. Remissvar AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad



Vällingby 2017-08-24
Dnr: 2017-0150

Handläggare: Yngve Green

Underremissvar på Stockholms läns landstings förslag till klimatfärdplan för Stockholmsregionen.

Bakgrund

Syftet med klimatfärdplanen är att vägleda och stärka genomförandet av länets samlade klimatarbete mot nettonollutsläpp år 2045. Planen kommer att vara ett viktigt verktyg i klimatarbetet på regional och kommunal nivå och svarar mot PBL:s krav på att främja god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror, god ekonomisk tillväxt, effektiv konkurrens och utveckling vad gäller byggande och förvaltning av fastighetsbeståndet.

Våra kommentarer

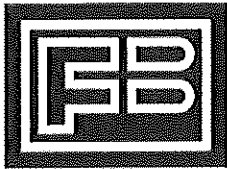
AB Svenska Bostäder (ett av Stockholms stad helägt fastighetsbolag) anser det positivt med denna långsiktiga strategi för att nå nettonollutsläppsmålet i länet. Bra även att denna förankras på ett brett politiskt plan, då denna kommer att ligga till grund för klimatarbetet under ett antal framtida mandatperioder.

Vi anser planen väl genomarbetad och ställer oss positiva till det som berör vår verksamhet, dvs kapitlet angående bebyggelsesektorn och har därför inga synpunkter eller att något att tillföra ytterligare.

I sammanhanget kan tilläggas att vi fortlöpande arbetar enligt de vägval som föreslås för bebyggelsesektorn (energieffektivisering av fastighetsbeståndet, långsiktigt ägande, lokal elproduktion baserad på solenergi, kapa effekttoppar på fjärrvärmens samt smarta styrsystem). Vår energieffektivisering och därmed minskade utsläpp avrapporterar även kontinuerligt till staden och sammanställs med övrig energianvändning och fossila utsläpp inom staden för att synliggöra de måluppfyllelser som ingår i Stockholms stads miljöprogram 2016-2019.

AB Svenska Bostäder

Pelle Björklund
VD



2017-08-30
DNR FB 2017/1043

KONTAKT

Helena Ulfsparre
miljöchef
08-737 22 42
helena.ulfsparre@familjebostader.com

Remissvar Förslag till klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Bakgrund

Klimatfärdplanen är en vägledande, strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete. Syftet är att visa hur regionens klimatmål ska nås enligt regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen år 2050. Regionens klimatmål bygger på globala, europeiska och nationella riktlinjer och mål. Det innebär att statliga myndigheter och kommuner ska använda sig av underlaget i sin planering.

Synpunkter

Det är bra att en samlad plan för Stockholmsregionen tas fram med sikte på år 2050 och att länet både ska kunna växa och minska klimatpåverkan. Planen är välgjord och omfattar de mest betydande områdena som påverkar vårt klimat. Familjebostäder kommenterar de delar som berör bolagets verksamhet, kapitlet om bebyggelsesektorn.

Av de vägval som föreslås, så arbetar Familjebostäder redan med de flesta och anser att de är viktiga för klimatfrågan. Energieffektivisering av beståndet och produktion av nära-noll energihus ingår redan i vår ordinarie verksamhet liksom att installera och drifva solceller för att producera egen förnybar el. Arbete med att kapa effekttoppar och installera smarta tekniska system är även det ett viktigt förbättringsarbete.

Familjebostäder vill poängtera att bolaget ser särskilt positivt på förslaget att koppla ihop länets olika fjärrvärmenät för att kunna undvika spetslastinsatser och ser här en stor potential att minska utsläppen av klimatpåverkande växthusgaser.

AB Familjebostäder

Anette Sand
VD

Stockholmshem

DNR 2017-22315

Remissvar - Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

AB Stockholmshem (nedan bolaget) får härmed avge följande remissvar över rubricerat ärende.

Bakgrund

Syftet med klimatfärdplanen är att vägleda och stärka genomförandet av länets samlade klimatarbete mot netto-noll-utsläpp år 2045. Planen är ett vägledande verktyg för energi- och klimatarbete på regional och kommunal nivå samt är kopplad till genomförandet av RUF5 2050. Vidare svarar planen mot kravet i PBL om att främja god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror, god ekonomisk tillväxt, effektiv konkurrens och utveckling vad gäller byggande och förvaltning av fastighetsbeståndet.

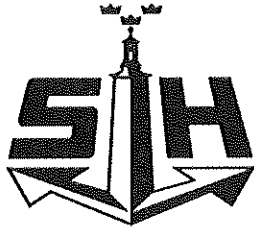
Bolagets synpunkter

Bolaget ser klimatfärdplanen som ett viktigt verktyg i framtidens energi- och klimatarbete för att nå netto-noll-utsläppsmålet i länet och ställer sig positivt till dess innehåll.

Bolaget arbetar fortlöpande med de vägval som presenteras i avsnittet om bebyggelsesektorn; Energieffektivisering av fastigheter, solenergi samt kapa effektoppar på fjärrvärmens. Varje vägval i sig och synergin dem emellan, inklusive Fjärrvärme 4.0, är viktigt för att nå regionens målsättningar. Dessa arbetsområden är även integrerade i Stockholms stads Miljöprogram 2016-2019. Vi har därmed inget att erinra eller ytterligare tillägga kring planens föreslagna åtgärder.

Stockholm, 2017-09-06

Linus Johansson
TfVD



Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Bakgrund

Stockholms Hamnar har fått Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen på remiss från Stockholms Stadshus AB för besvarande senast 2017-09-04. Färdplanen är upprättad av Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) i Stockholms Läns Landsting (SLL), som har remitterat ärendet till ett stort antal remissinstanser, såsom kommuner inklusive bolag, statliga organ, landstinget, intresseorganisationer och företag i regionen. Stockholms Stadshus AB samordnar svaren från Stadens bolag.

Utställningsförslaget av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050, är ute på remiss och parallellt har landstinget skickat ut Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen. Klimatfärdplanen är en vägledande, strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete som är kopplad till genomförandet av RUFSS 2050. Syftet är att visa hur regionens klimatmål kan nås enligt RUFSS 2050 och därmed stärka regionens genomförandekraft i klimatfrågan. Regionens klimatmål bygger på de globala, europeiska och nationella riktlinjerna och målen.

Färdplanen har status som ett planeringsunderlag enligt plan- och bygglagen 7 kap 5 §. Det innebär att kommunerna och statliga myndigheter ska använda sig av underlaget i sin planering. Sektorer som ingår i färdplanen är byggd miljö, transporter, industri samt jord- och skogsbruk.

Klimatplanen finns att ladda ner via denna länk: <http://www.rufs.se/klimatfardplan>

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Stockholms Hamnar har tagit del av förslaget på klimatfärdplan, främst med fokus på de delar som avser bebyggelse och transporter, då dessa ligger närmast bolagets kärnverksamhet.

Stockholms Hamnar ser positivt på att ett förslag till klimatfärdplan för stockholmsregionen har tagits fram. I och med att Stockholms Hamnar även berörs av kommunala klimatstrategier (som Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040) och har egna höga ambitioner på klimatområdet, vill vi framhålla vikten av att aktiviteter och uppföljning inom ramen för planen samordnas med övrigt klimatarbete inom länet.

Stockholms Hamnar instämmer i de regionala vägvalen som presenteras som viktiga för att åstadkomma en klimatomställning inom bebyggelsesektorn: energieffektivisering, användning av solceller, kapa effekttoppar samt fjärrvärme. Stockholms Hamnar har arbetat aktivt inom dessa områden och på så sätt kunnat minska energianvändningen i fastighetsbeståndet med drygt 36 procent (vid utgången av år 2016, jämfört med år 2005) och motsvarande fossila koldioxidutsläpp med nära 90 procent.

Klimatfärdplanen beskriver på ett bra sätt de utmaningar och den omställning som krävs för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Stockholms Hamnar verkar för att långväga gods i allt större utsträckning ska tas in till Stockholmsregionen via sjöfart, för att på så sätt avlasta landtransporterna och därmed kunna minska utsläpp. Den hamninfrastruktur som utvecklas kommer vara en viktig del i att få till stånd en sådan överflyttning. Dock är regional väg- och järnvägsinfrastruktur samt effektiva logistik- och omlastningscentra viktiga för att godset på ett effektivt och hållbart sätt ska kunna levereras även den sista sträckan. Här fyller det regionala perspektivet i RUFSS 2050 och klimatfärdplanen en viktig funktion.

I ett eget avsnitt beskrivs sjöfarten i Stockholmsregionen och behovet av att minska sjöfartens utsläpp. Stockholms Hamnar redovisar sedan flera år i sin årliga hållbarhetsredovisning de utsläpp som fartyg inom våra hamnområden ger upphov till. Dock saknas sannolikt en helhetsbild över utsläppen från sjöfarten i länet. Precis som nämnts har IMO beslutat att införa regler för sjöfartens CO₂-utsläpp, där ett första steg är att samla in data kring fartygens bränsleförbrukning och utsläpp. När det gäller andra miljöaspekter kopplat till sjöfarten – framför allt utsläpp av svavel- och kväveoxider – har den internationella lagstiftningen skärpts även här, vilket innebär att sjöfartens miljöpåverkan minskar. 1 januari 2015 infördes kraftigt skärpta regler för utsläpp av svavel i Östersjön, då ett s.k. SECA-område infördes. IMO har nu även beslutat att göra Östersjön till ett NECA-område från 1 januari 2021, vilket innebär att reglerna skärps för nya fartyg även vad gäller kväveoxider. Sjöfarten är internationell och att införa skärpta regler globalt istället för regionalt eller lokalt är att föredra för att inte skapa konkurrensnedvridningar mellan länder eller regioner.

Utöver detta finns många initiativ inom sjöfartsnäringen att själva minska sin miljöpåverkan, och många hamnar, däribland Stockholms Hamnar, arbetar med olika incitament för att möjliggöra en sådan omställning.

Klimatfärdplanen föreslår att hela sjöfartssektorn ska bli ett regionalt utvecklingsområde inom ramen för färdplansarbetet. Stockholms Hamnar välkomnar att ett fokus läggs på sjöfarten men föreslår att inriktningen främst bör vara på hur sjöfarten kan utvecklas och därigenom bidra till ett mer transporteffektivt samhälle genom en överflyttning av framför allt gods från land till sjö.

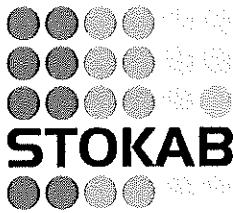
Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stockholm den 14 augusti 2017

Johan Castwall
VD



Yttrande över klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

En viktig förutsättning för att möjliggöra ett förverkligande av förslaget till klimatfärdplanen är en väl utbyggd fiberbaserad IT-infrastruktur i hela regionen. Tillgång till fiberinfrastruktur är en förutsättning för tillhandahållande av sådana IT-lösningar som minimerar behovet av resor och transporter, som möjliggör trafik- och logistikoptimering, arbete och utbildning från valfri plats, energi- och miljöoptimering, och andra miljösmarta tjänster.

Det är därför en viktig förutsättning för att uppnå stora delar av färdplanens mål, främst målen inom transportområdet men även inom fastighets- och byggsektorn, med en väl utbyggd fiberbaserad IT-infrastruktur, tillgänglig för alla på likvärdiga villkor. Med ett operatörsneutralt fibernät som ger tillgång till i princip obegränsad kapacitet skapas optimala möjligheter för s.k. gröna IT-lösningar - lösningar som direkt möjliggör optimering och minimering av fysiska resor såväl som energieffektiva smarta lösningar. Ett sådant exempel är möjligheten att effektivisera styr- och reglerlösningar i fastighetsförvaltningen samt andra tekniska lösningar för energieffektivisering. Ett annat är möjligheten att tillhandahålla trafikinformation i realtid som möjliggör optimering av transportsystem och förbättrad framkomlighet.

För att i framtiden fullt ut kunna nyttja de tjänster som kommer att minimera behovet av fossila bränslen behöver alla ha tillgång till fiber - fiber som når ända fram till såväl respektive enskilt hushåll/företag som varje bolags/förvaltnings alla verksamheter. Även i stadsmiljö behöver tillgången till fiber planeras och säkras, dels så att offentliga aktörers 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.

Stokab anser att det är olyckligt att vikten och betydelsen av den digitala infrastrukturen för att uppnå regionens klimatmål saknas i förslaget till klimatfärdplan. Förslaget bör därför kompletteras i detta avseende.

Med vänlig hälsning

AB Stokab

Staffan Ingvarsson
Verkställande direktör

Remissvar ” Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen”

Stockholm Parkering mottog 2017-07-07 en underremiss från Stadshus AB gällande ”Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen”, dnr 111-1130/2017.

Syftet med Klimatfärdplanen är att vägleda och stärka genomförandet av länets samlade klimatarbete mot netto-noll-utsläpp år 2045.

Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter

Stockholm Parkering delar uppfattningen att infartsparkeringar i länets glesa delar är viktigt. Bolaget genomför redan idag stor utbyggnad av laddinfrastruktur så som färdplanen föreslår. Stockholm Parkering verkar för en god miljö med ambitionen att förbättra stadsmiljön för den växande stadens invånare genom att avlasta gatunätet från söktrafik och parkerade fordon. I syfte att stimulera användningen av elbilar installeras laddningsstationer i bolagets anläggningar. Även samarbetet med bilpoolsföretag och bolagets arbete med hållbar mobilitet bidrar till en klimatsmart och tålig stad.

Klimatfärdplanens ambition är att länets befolkning ska cykla i större utsträckning. Bolaget anser att såväl infartsparkering och cykelparkering kan bidra till en minskad miljöpåverkan och minskad trängsel i trafiken, i synnerhet under högtrafik då medborgarna färdas till och från arbetet.

Medborgarnas incitament torde kunna öka genom att bytet från bil till kollektiva färdmedel underlättas, eller genom att möjligheten finns att ställa sin cykel i en säker och trygg cykelparkering. Den höjda ambitionsnivån innebär vidare att behovet av ordnad cykelparkering kommer att öka. Bolaget har börjat driva sitt första rena cykelgarage och erfarenheterna från detta, visar att det är långt till dess att cykelgarage kan byggas och drivas på kommersiella grunder. En finansieringslösning för cykelgarage både avseende byggande och drift behöver lösas, exempelvis genom de så kallade kommunala trafikpaketen. Alternativt skulle delar av intäkterna från trängselskatt kunna vara en valmöjlighet för att finansiera cykelgarage.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.



Stockholm 2017-09-06

Tjänsteutlåtande

Remiss gällande Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen samt Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen

Bakgrund

Nu pågår utställningen av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050. Parallellt skickar landstinget nu också ut Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen och Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen för remiss.

Syftet med klimatfärdplanen är att vägleda och stärka genomförandet av länets samlade klimatarbete mot netto-noll-utsläpp år 2045. Centrala delar av färdplanen är sektorsvisa utsläppsbanor samt verktyg för genomförande, såväl lokalt som regionalt.

Ärendets beredning

Detta ärende har beretts inom SGA Fastigheter. Frågan har inte varit uppe i SGA Fastigheters styrelse.

SGA Fastigheters synpunkter

SGA Fastigheter anser att de regionala vägvalen är rimliga och kommer att ge effekt på kort och lång sikt fram till 2050. Vi kan inte se att det saknas något utan anser att Klimatfärdplan 2050 kommer att ge det bidrag som krävs för denna omställning.

SGA Fastigheter anser att sju utpekade regionala omställningsinsatserna är fullt tillräckliga i ett initialt skede och på sikt. Vi bedömer att vi genom att bevaka de omställningsområden som berör verksamheten kan vara med och bidra i genomförandet.

SGA Fastigheter samtycker i framlagd Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen och har inget i övrigt att tillägga.

Mats Viker
Vd



DNR TRN 2016-0082

Remiss av Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen,

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad ("Fortum Värme") har tagit del av remissen av *Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen*, dnr. TRN 2016-0082, och vill med anledning härav framföra följande synpunkter.

Om Fortum Värme

Fortum Värme producerar och levererar fjärrvärme, fjärrkyla och el i Stockholmsområdet. Målet är att bolagets kunder har en klimatneutral och resursneutral energilösning baserad på 100 procent förnybar och återvunnen energi senast år 2030. Ambitionen är att nå målet väsentligt tidigare än så.

Cirka 80 procent av stadens tätbebyggda ytor försörjs av fjärrvärme, som till cirka 80 procent produceras av förnybar eller återvunnen energi utan klimatpåverkan. Med det nya biobränsleeldade kraftvärmeverket i Värtan kommer andelen att öka ytterligare. Anläggningen producerar, förutom fjärrvärme, även cirka 750 GWh lokal och förnyelsebar el, ett betydelsefullt tillskott i en region med en ökande elförbrukning och ansträngd elbalans.

Övergripande kommentar

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

Specifika synpunkter

I figur 4 på sidan 12 (samt i motsvarande grafer i andra delar av dokumentet) visas utsläppen av växthusgaser som minusposter. Detta gör graferna svåra att tolka. Graferna bör ritas med utsläppen som plusposter.

På sidan 12 nämns att det är önskvärt med enbart plushus i nybyggnationen efter 2030. Fortum Värme anser att det inte finns något egenvärde i att alla nya byggnader ska vara plushus. Om det är kostnadseffektivt eller inte måste avgöras från fall till fall.

På sidan 12 diskuteras storskalig kolin fångst. I texten står att "[h]elst ska den infångade koldioxiden användas i produkter som efterfrågas av samhället och industrin". Ett alternativ är att långtidslagara koldioxiden i berggrunden, så kallad CCS. Om sådan infångning av koldioxid med efterföljande lagring görs vid biobrännleddade energianläggningar blir resultatet negativa utsläpp, det vill säga att koldioxid plockas bort från atmosfären.

I första kolumnen i figur 5 på sidan 13 står "Inga plastförpackningar". Skriv hellre "Inga fossila plastförpackningar" eftersom plast även kan framställas av biomassa.

På sidan 14 noteras att el miljövärderas som nordisk elmix. Detta är missvisande och ger fel värden. Istället bör nordeuropeisk elmix användas eftersom det nordiska kraftsystemet är väl länkat till det kontinentala kraftsystemet. Utbyteskapaciteten mellan Norden och norra Europa ökar dessutom i snabb takt då ytterligare sammanbindningsledningar mellan systemen är under utbyggnad. I en förlängning bör systemgränsen vidgas ytterligare, efterhand som nya ledningar byggs mot och inom kontinenten.

På sidan 15 står "Eftersom det är lönsamt använder sig energibolagen även av avfall som bränsle". Denna mening bör omformuleras så att det framgår att avfallsförbränning med energiåtervinning är en nödvändig och önskvärd del i den cirkulära ekonomin. Det är alltså samhällets styrning som leder till att *waste-to-energy* är integrerad del i värme- och elsystemet i Sverige. Till exempel kan förorenat avfall och avfall som inte går att materialåtervinna med fördel användas som bränsle i anläggningar för energiåtervinning. Fortum Värme rekommenderar därför följande formulering: "Att energibolagen använder avfall som bränsle är en konsekvens av att restavfall i samhället måste behandlas, där energiåtervinning genom samtidig el- och värmeproduktion är en integrerad del i avfallshierarkin."

På sidan 15 står vidare "... men med en väsentlig ökning av en lokal energiproduktion mot år 2050". Detta kan tolkas som att lokal energiproduktion alltid är att föredra framför regional eller nationell energiproduktion. Texten bör kompletteras så att det framgår att det inte är ett självändamål att produktionen ska vara lokal. Till exempel kan följande läggas till efter den aktuella meningen: "Det är dock inget självändamål att energiproduktionen är lokal. Huruvida lokal produktion är fördelaktigt eller ej måste bedömas ur ett systemperspektiv och från fall till fall."

På sidan 17, i stycket "Kapa effekttoppar", diskuteras vikten av att kapa effekttoppar i kraftsystemet. Stycket bör kompletteras med en diskussion om att denna problematik även är relevant i fjärrvärmesystemen. Även för fjärrvärmesystemen är det relevant att arbeta med laststyrning för att jämna ut fastigheternas effektuttag.

På sidan 17, i stycket "Fjärrvärme 4.0", bör man nämna fjärrvärmens möjlighet att lagra energi och på så sätt kapa effekttoppar i fjärrvärmesystemen. Till exempel kan följande text användas: "En viktig del av Fjärrvärme 4.0 är möjligheten till energilagring. Lagringen av energi kan ske i form av varmt vatten i ackumulatortankar eller genom att man via laststyrning utnyttjar värmetrögheten i byggnadernas stommar. Fjärrvärmesystemen kan även användas som energilagring för att balansera

väderberoende elproduktion: vid överskott av el produceras fjärrvärme med värmepumpar och vid underskott av el produceras fjärrvärme med samtidig produktion av el i kraftvärmeverk.”

I tabell 1 på sidan 17 bör ”energibolag” nämnas på raden ”Kapa effekttoppar” och ”energilagring” bör nämnas på raden ”Fjärrvärme 4.0”.

I stycket ”Samarbete kring rest- och spillvärme samt biokombinat” på sidan 31 bör man nämna spillvärme från datahallar, som är en kraftigt växande industrigren. Man bör även nämna att med lägre temperaturnivåer i fjärrvärmenäten (”Fjärrvärme 4.0”) ges möjlighet att utnyttja spillvärmekällor med lägre temperatur, spillenergier som inte kan tas tillvara i dagens system utan användning av värmepumpar.

I diskussionen om avskiljning och lagring av koldioxid (CCS) på sidan 31 bör man nämna CCS kopplat till energianläggningar som eldas med biobränsle, så kallad bio-CCS. Sådana anläggningar ger negativa utsläpp, det vill säga skapar kolsänkor.

I stycket ”Förnybar fjärrvärme och fjärrkyla” på sidan 40 diskuteras fossildelen i det avfall som går till förbränning. Man bör i sammanhanget förtydliga att energibranschen inte ensamt kan lösa detta problem. Till exempel kan följande meningar läggas till i stycket: ”Dock kan inte energibolagen ensamt lösa problematiken kring plast i avfallet. Detta är en fråga för samhället i stort. För att få bort plast och andra fossila material ur det avfall som förbränns måste man bland annat ställa krav vid design av produkter, underlätta för källsortering och fastighetsnära insamling av avfall, samt få tillverkare av nya produkter att använda återvunna material”.

I stycket ”Lokal elproduktion” på sidan 40 bör man nämna biokraft som produceras i kraftvärmeverk som eldas med biobränsle. Till exempel kan följande meningar läggas till i stycket: ”Planerbar och styrbar biokraft är ett nödvändigt komplement till den väderberoende sol- och vindkraften. Biokraft kan produceras i regionens kraftvärmeverk när det är vindstilla och då solen inte skiner.”

I texten som beskriver karta 3 på sidan 45 bör man lägga till ett resonemang om att landstinget (SLL) borde kunna spela en roll i arbetet med att göra kommunernas mål för energi, miljö och klimat mer enhetliga.

I ordlistan på sidan 51 bör man definiera begreppet ”netto-nollutsläpp”. Ordet spetslast är även relevant för produktion av el.

Med vänlig hälsning

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Anders Egelrud

VD och CEO