



PM 2011:157 RVI (Dnr 315-1490/2011)

Klimat- och energistrategi för Stockholms län

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

Remisstid 28 oktober 2011

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Klimat och energistrategi för Stockholms län” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Klimat- och energistrategin för Stockholms län innehåller förslag till regionala klimatmål samt ett antal delstrategier som underlag för olika aktörers åtgärder för att uppnå målen. Med strategin som underlag utvecklar, beslutar och genomför aktörerna åtgärder. Strategin är avsedd att fungera som länets strategi och således inte enbart Länsstyrelsens.

Strategin sätter upp fem klimat- och energimål till vilka sex tematiska delstrategier med förslag till möjliga åtgärder fogas.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd samt Kungsholmens stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret konstaterar att Länsstyrelsen har utvecklat ett genomarbetat förslag till regionala klimatmål och delstrategier som delvis också identifierar olika aktörers genomförandeansvar. Mål 5 bryter däremot med den rådighet och rimlighet som återfinns för övrigt i strategin. Stadsledningskontoret noterar också strategins ansats att sätta klimatfrågan i ett systemsammanhang i fråga om konsumtionens klimatpåverkan. Kommunernas rådighet i denna del inskränks i princip helt till upphandlingsinstrumentet och Länsstyrelsens rådighet får anses som än mindre. Avslutningsvis kan noteras att den föreslagna strategins mål utgår från flera olika basår. Detta kan innebära problem för kommunernas beräkningar och därmed för Länsstyrelsens uppföljning.

Exploateringsnämnden delar uppfattningen i förslaget att det kommer att krävas förändringar i stora delar av samhället för att nå de långsiktiga klimatmålen. Detta kommer att kräva medverkan på olika sätt av alla i hela det svenska samhället. Men klimatpåverkan måste också, och framförallt, mötas med framgångsrika globala in-

satser. Fortfarande kvarstår dock oklarheter kring ansvaret för erforderliga konkreta åtgärder och hur dessa ska finansieras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framhåller att det är av central betydelse att de åtgärder och indikatorer som springer ur den slutgiltiga klimat- och energistrategin för Stockholms län är sådana som kommunerna respektive länsstyrelsen har rådighet över. Beträffande spetslastproduktion måste målsättningarna på detta område vara realistiska för att kunna ha någon reell effekt.

Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att indirekt klimatpåverkan från konsumtion av varor och tjänster lyfts fram och delar Länsstyrelsens syn på att ändrade konsumtionsmönster är en nödvändig förutsättning för att nå EU:s mål om minskning av klimatpåverkande utsläpp om 85-90%. Klimatåtgärder som ligger utanför regionens rådighet är genomgående tydligt utpekade i strategin. Nämnden står helt bakom detta arbetssätt då det bidrar till att förtydliga ansvarsfördelningen för hantering av miljö- och klimatproblematiken mellan å ena sidan staten och å andra sidan regionen och dess kommuner.

Trafik- och renhållningsnämnden välkomnar i stort utredningens förslag till strategi som syftar till att minska länets påverkan på klimatet och energianvändningen. En grundförutsättning för strategins genomförande är ett omfattande samarbete mellan länets olika aktörer: landstinget, kommuner, myndigheter, företag, organisationer och enskilda.

Bromma stadsdelsnämnd anser att strategin är ett värdefullt bidrag i arbetet och har inga invändningar mot den föreslagna strategin.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd anser att Klimat- och energistrategin gör en bra ansats med högt uppsatta mål, men det kommer att ställa stora krav på åtgärder, framförallt i form av ekonomiska incitament; ett omfattande arbete för attitydförändringar samt mycket stora investeringar på utbyggd kollektivtrafik.

Kungsholmens stadsdelsnämnd anser att de flesta av de tematiska delstrategierna är bra om än onödigt vagt formulerade även oaktat att den aktuella rapporten inte är en handlingsplan utan bara formulerar mål och underlag. I vissa fall är det dock tveksamt om dessa leder till en minskad klimatpåverkan.

Mina synpunkter

Jag anser att det är av central betydelse att kommunerna respektive länsstyrelsen har rådighet över de åtgärder och indikatorer som klimat- och energistrategin kommer fram till. Strategin riskerar annars att bli ett uddlöst verktyg och målsättningarna omöjliga att uppfylla.

Denna synpunkt är relevant för flertalet av strategins förslag, men i synnerhet ansatsen att vidta åtgärder mot konsumtion utanför strategins geografiska område. Jag anser att åtgärder mot konsumtion och tillväxt som sådant varken är en önskvärd eller långsiktigt effektiv väg att gå. Utan konsumtion avstannar den ekonomiska utvecklingen. Detta är inte önskvärdt för samhället i stort och absolut inte i kontext att göra miljön bättre. Konsumtion är ett av de viktigaste verktygen vi har för utveckling av nya mer energieffektiva och klimatneutrala produkter på marknaden, då gammal teknik kan ersättas med nya klimatsmarta lösningar. En fortsatt konsumtion och ekonomisk tillväxt är också av högsta relevans för att samhället i stort ska ha råd att prioritera miljöinvesteringar.

Jag anser även att det är mycket viktigt att arbeta med alla utsläppskällor i staden, spetslastproduktion bör därför inte undantas så som skrivet i mål fem, men målsättningarna på detta område måste vara realistiska för att kunna ha någon reell effekt. Staden arbetar aktivt inom miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden för att utveckla smarta elnät som på sikt syftar till att göra spetslastproduktionen överflödig. Detta arbete är viktigt och kan få stor betydelse för att minska och ta bort fossil energiproduktion i enlighet med stadens olika klimatmål.

Avslutningsvis noterar jag att den föreslagna strategins mål utgår från flera olika basår. Detta kan innebära problem för kommunernas beräkningar och därmed för Länsstyrelsens uppföljning. I övrigt hänvisar jag till miljö- och hälsoskyddsnamndens synpunkter.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Klimat och energistrategi för Stockholms län” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 20 oktober 2011

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Klimat- och energistrategi för Stockholms län, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Karin Wanngård*, *Roger Mogert* och *Tomas Rudin* (alla S) enligt följande.

Visionen om att Sverige år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser kräver omfattande insatser. De stora ledtiderna för att ställa om hela samhället mot detta mål - inte minst när det gäller trafik, bostadsbestånd och konsumtionen - gör att vi måste vidta ambitiösa åtgärder redan nu, samt sätta ambitiösa planer och strategier för att klara den nödvändiga omställningen. Stockholms läns Klimat- och Energistrategi bör därför utvecklas ytterligare. Stockholm ska vara ledande i Sverige i klimatarbetet.

Värtaverket står för 16 av de återstående 20 procenten fossilt bränsle i Stockholms läns energiproduktion. Detta gör att det är av vikt att Värtaverket fasar ut det fossila bränslet med skyndsamt, och att detta mer ambitiöst anges i Klimat- och energistrategin för Stockholms län.

Vi motsätter oss i detta sammanhang att länsstyrelsen i sitt förslag menar att spetslastproduktion ska kunna vara fossilbränslebaserad också efter 2020. Vi menar att detta urholkar målet att energiproduktionen i länet år 2020 helt ska vara ske med förnybara bränslen.

Vi socialdemokrater anser att kollektivtrafiken är stadens och länets livsnerv. Därför är det viktigt med ett genomtänkt kollektivtrafiksystem och tydliga mål för att öka det kollektiva resandet. Vi socialdemokrater ser ett stort behov av att bygga ut tunnelbanan och att skapa tvärförbindelser och knutpunkter i ytterstaden där man kan byta mellan olika kollektiva färdmedel.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* och *Stefan Nilsson* (båda MPenligt följande).

att som svar på remissen anför följande

Länsstyrelsen har fått regeringens uppdrag att utarbeta en klimat- och energistrategi. Strategin är avsedd att fungera som länets strategi. Den är inget handlingsprogram utan behöver kompletteras med konkreta åtgärdsdokument. Strategin utgår från ett antal regionala mål utifrån perspektiven ”klimatpåverkande utsläpp som inte omfattas av handel med utsläppsrätter, ”energianvändning” och ”indirekt påverkan från konsumtion av varor och tjänster”.

Vi förordar att alla utsläpp som sker inom kommunerna ska tas med så att alla mål omfattar alla verksamheter, även de som ingår i handeln med utsläppsrätter. Detta eftersom kommuner ofta har stora möjligheter att påverka hur energiproduktionen sker antingen genom direkt ägande eller genom delägarskap i energiproduktionsbolag. Den handlande sektorn omfattas redan idag av kommunala klimat- och energistrategier. Av växthusgasutsläppen i Stockholms stad står verksamheter inom den handlande sektorn för 25 procent. Det saknas en analys av hur stor del av utsläppen som står utanför mål 1 och 2. För att underlätta kommunernas arbete är det önskvärt att målen omformuleras så att de får samma basår. Kommunernas klimatarbete är olika utvecklat och framtagande av grunddata är resurskrävande.

Det är nödvändigt att genomföra en omställning av Värtaverket. Koleldningen vid AB Fortum Värme i Stockholm måste upphöra. Att klimat- och energistrategin kopplar energianvändningen och utsläppen av växthusgaser till stadens fysiska planering är bra. Att bygga klimatsmarta stadsdelar och hus med höga energi- och miljökrav är viktigt, men lika viktigt är att planera för fysiska strukturer som underlättar för stadens invånare att transportera sig på ett hållbart sätt. Miljöpartiet menar att det är en avgörande förutsättning för ett hållbart Stockholm att stadens stadsplanering ändrar riktning mot en mer gång- och cykelvänlig stad. Det är ytterst angeläget att omfattande trafikmätningar på länsnivå genomförs. Stor vikt ska läggas vid att analysera vilka faktorer som kan få bilister att övergå till kollektivt resande. För detta arbete saknas för närvarande finansiering.

Mätmetoder som gör det möjligt att utforma mål för indirekt klimatpåverkan av konsumtion och resvanor måste snarast utvecklas. Invånarna i Stockholms län står för betydande utsläpp av växthusgaser utanför länet och i andra delar av världen. Till skillnad från den moderatledda Alliansen anser vi att kommunerna aktivt ska arbeta för att minska dessa utsläpp genom att informera om hur stor andel av klimatutsläppen de utgör och genom utvecklad konsumentrådgivning.

Miljöpartiet har som utgångspunkt att Stockholms klimatpåverkan inte ska vara högre än vad som är hållbart i ett globalt perspektiv. För att klara tvågradersmålet krävs stora utsläppsminskningar och reduktionen behöver ske i jämn takt. Stockholm ska vara fossilbränslefrött år 2030. Det krävs aktiv styrning samt klimatsamordning som prioriterar, driver på och följer upp klimatarbetet.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta att

1. Delvis instämma i föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. Samt därutöver anför följande

De föreslagna målen fullt ut baseras på en förändringstakt som leder till att målen om 0-utsläpp av klimatgaser uppfylls före år 2050 inkl också utsläpp som omfattas av handeln med utsläppsrätter. Detta förutsätter att eventuella fortsatt materiell tillväxt verkligen kan kombi-

neras med klimatmålet, vilket f.n. inte är fallet. Strategierna behöver utvecklas så att ovanstående mål uppnås, vilket kommer att kräva en kraftig ökning av kollektivtrafiken och en minskad privatbilism samtidigt som förnybara energikällor gynnas och prioriteras samtidigt som byggandet sker så att målet om 0-utsläpp kan uppnås.

Särskilt uttalande gjordes av *Karin Wanngård, Roger Mogert* och *Tomas Rudin* (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Klimat- och energistrategin för Stockholms län innehåller förslag till regionala klimatmål samt ett antal delstrategier som underlag för olika aktörers åtgärder för att uppnå målen. I Länsstyrelsens verksamhet är strategin tänkt att nyttjas som ett underlag för beslut och fördelning av resurser, exempelvis i granskning av kommunala planer, framtagande av länsplanen för infrastruktur och fördelningen av medel ur strukturfonderna. Åtgärder på kommunal nivå anses vara avgörande för att nå flera av strategins mål. Kommunen kan till exempel använda den i samband med upphandlingar, fastighetsförvaltning, fysisk planering och utarbetande av andra planer och program. Vidare framförs att de kommunala energi- och fastighetsbolagens roll speciellt bör uppmärksammas.

De föreslagna klimat- och energimålen är:

1. Länet utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter minskar med 25 procent till år 2020 jämfört med 2006
2. Regionens energianvändning är 20 procent effektivare år 2020 jämfört med år 2008, mätt i energiintensitet (tillförd energi per BNP-enhet i fasta priser)
3. De klimatpåverkande utsläppen som energianvändningen ger upphov till minskar med 30 procent per invånare till år 2020 (ton CO₂-ekv) jämfört med år 2005 och med 40 procent till år 2030
4. 2020 är 20 procent av energianvändningen i transportsektorn förnybar
5. Energitillgången i länet sker 2020 till 100 procent med förnybara bränslen, spetslastproduktionen oräknad.

Till målen fogas sex tematiska delstrategier med förslag till möjliga åtgärder:

1. *Transporter och resande*
En rad möjliga åtgärder föreslås, bland annat en samhällsplanering med inriktning på minskat behov av bilresor och transporter, utvecklad regional strategi för hållbart resande, diversifierat bränsleutbud, ökad andel järnvägs-transporter till och från kontinenten. Vidare föreslås förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik samt tågresor som norm för resor i tjänsten
2. *Energianvändning i bebyggelse*
Bland möjliga åtgärder som föreslås återfinns bland annat att energieffektivera befintlig bebyggelse, energieffektiva lösningar för nyproduktion av bostäder, energieffektiva och passivhus som goda exempel, utfasning av olja och direktverkande el i småhus samt att förenkla för småhusägare att energieffektivisera
3. *Energitillgång – nya och gamla system*
Som möjliga åtgärder föreslås bland annat att knyta samman distributionsnätet, bygga ut kraftvärmens för samtidig produktion av el och värme, utveckla hushållens utsortering av komposterbart avfall, ökad biogasproduktion samt genomföra en omställning av Värtaverket
4. *Samhällsplanering, regionala strukturer och markanvändning*
Möjliga åtgärder som föreslås är bland annat att stärka och utveckla den regionala samverkan, utveckla metoder att konsekvensbedöma fysiska planer utifrån en klimat- och energiaspekt samt metoder för att stärka kollektivtrafikförsörjning och minska bilåkande till externa köpcentrum, värna strategiskt belägna terminalområden, sprida erfarenheterna från stadsutvecklings-

projekt (här nämns t.ex. Hammarby sjöstad och Västra Liljeholmen), utveckla kretsloppsbaseade lösningar för avloppsrening. Vidare föreslås att lämpliga markområden reserveras för insamling och sortering samt förbehandling av avfall. En annan åtgärd som föreslås är s.k. intelligenta elnät som kan hantera integration av småskalig och tillfällig kraftproduktion samt ny teknik, t.ex. vindkraft och laddningsbara elbilar

5. *Långsiktigt bärkraftig konsumtion av varor och tjänster*

Möjliga åtgärder som föreslås är bland annat att utnyttja offentlig upphandling för att stimulera klimateffektiva lösningar, öka hushållens kunskap och förståelse för behovet av minskad klimatpåverkan, utveckla metoder för bättre information genom t.ex. märkning om miljöpåverkan av en viss vara eller tjänst

6. *Kunskapsuppbyggnad och experiment*

Föreslagna möjliga åtgärder är bland annat att skapa permanenta samarbetsformer med universitet och högskolor, utveckla förståelsen för resvanor samt kunskapen om hur internationella förhållanden påverkar en robust energiförsörjning, utveckla metoder för att beräkna indirekt miljöpåverkan av konsumtionen i regionen. Vidare föreslås att näringslivs- och innovationsstödjande aktiviteter utvecklas, stöd av pilotprojekt och experiment, spridning av positiva erfarenheter från kommunala initiativ.

Direkt klimatpåverkande utsläpp respektive energianvändning är två nyckelbegrepp i strategin. Förutom dessa anser Länsstyrelsen att det är lika viktigt att redan nu genomföra åtgärder för att minska indirekt klimatpåverkan från konsumtion av varor och tjänster.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd samt Kungsholmens stadsdelsnämnd.

<i>Innehållsförteckning</i>	<i>Sid</i>
Stadsledningskontoret	8
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	8
Stadsbyggnadsnämnden	10
Trafik- och renhållningsnämnden	11
Exploateringsnämnden	14
Bromma stadsdelsnämnd	15
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd	16
Kungsholmens stadsdelsnämnd	17

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att Länsstyrelsen har utvecklat ett genomarbetat förslag till regionala klimatmål och delstrategier som delvis också identifierar olika aktörers genomförandeansvar.

Stockholms stad har nyligen utarbetat ett förslag till miljöprogram för perioden 2012-2015. Energikapitlet präglas av offensiva förslag och klimatansvaret förvaltas tydligt, både i förslaget till program och genom prioriteringar i stadens budget. Därutöver finner stadsledningskontoret att innehållet i förslaget väl möts av stadens egna åtgärdsplan för klimat och energi. Stadsledningskontoret menar därför att staden står väl rustad för att möta åtaganden ur Länsstyrelsens förslag till klimat- och energistrategi.

Länsstyrelsens förslag är väl avvägt med tanke på rådighet. Målen är generellt sett både rimliga och specifika nog för att nå bred acceptans hos länets aktörer.

Dock ifrågasätter stadsledningskontoret rimligheten i Mål 5. Målets formulering bygger på att Värtaverkets fossileldning är utfasad till 2020. Stadsledningskontoret har samma uppgift som anges i förslaget att 50 procent av kolet i Värtaverket ska vara ersatt av biobränslen 2015. Dock har kontoret tidigare erfarit att kolet inte kommer att vara helt ersatt av biobränslen förrän år 2025. Mål 5 bryter därmed med den rådighet och rimlighet som återfinns för övrigt i strategin. Stadsledningskontoret menar därför att detta mål bör formuleras om utifrån rådighet, eller att målet sätts utifrån en lägre ambitionsgrad.

Stadsledningskontoret noterar också strategins ansats att sätta klimatfrågan i ett systemsammanhang i fråga om konsumtionens klimatpåverkan. Bland annat avsaknaden av mätmetoder gör dock att underlag för formulering av mål och åtaganden saknas. Om Länsstyrelsen framledes utarbetar sådana metoder erinrar stadsledningskontoret att kommunernas rådighet i denna del inskränks i princip helt till upphandlingsinstrumentet och att Länsstyrelsens rådighet får anses som än mindre.

Ur uppföljningssynpunkt menar stadsledningskontoret att det hade varit en fördel om energi- och klimatstrategin tydligare hade knutits till arbetet med de regionala miljömålen i övrigt. Arbetet med de nya regionala miljömålen borde ha avslutats först och klimat- och energistrategin skulle därmed kunnat bli en fördjupning av ett energi- och klimatmål i ett övergripande program. Uppföljningen hade därmed blivit mer linjär och logisk.

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

Avslutningsvis kan noteras att den föreslagna strategins mål utgår från flera olika basår. Detta kan innebära problem för kommunernas beräkningar och därmed för Länsstyrelsens uppföljning. I en slutlig strategi bör Länsstyrelsen tagit hänsyn till kommunernas skiftande möjligheter att räkna om till de av strategin föreslagna basåren.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 september 2011 att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut, att omedelbart justera beslutet, samt att därutöver anföra:

Nämnden framhåller att det är av central betydelse att de åtgärder och indikatorer som springer ur den slutgiltiga klimat- och energistrategin för Stockholms län är sådana som kommunerna respektive länsstyrelsen har rådighet över. Annars riskerar strategin bli ett uddlöst verktyg på området och målsättningarna omöjliga att uppfylla.

Denna synpunkt är relevant för flertalet av strategins förslag, men i synnerhet ansatsen att vidta åtgärder mot konsumtion utanför strategins geografiska område. Nämnden anser därtill i denna kontext att åtgärder mot konsumtion och tillväxt som sådant varken är en önskvärd eller långsiktigt effektiv väg att gå.

Beträffande miljöförvaltningens synpunkter om spetslastproduktion erinrar nämnden om att målsättningarna på detta område måste vara realistiska för att kunna ha någon reell effekt. Staden arbetar aktivt inom miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden för att utveckla smarta elnät som på sikt syftar till att göra spetslastproduktionen överflödigt. Detta arbete är viktigt och kan få stor betydelse för att minska och ta bort fossil energiproduktion i enlighet med stadens olika klimatmål.

Reservation anfördes av Rana Carlstedt m.fl. (S), *bilaga 1*.

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

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 25 augusti 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen finner att Länsstyrelsens klimat- och energistrategi är ambitiös och har goda förutsättningar att vara inriktningsdokument då kommuner och andra aktörer tar fram åtgärdsplaner.

Förvaltningen finner dock att målen delvis är formulerade så att stor risk finns till olika tolkningar. Generellt för målen nämns att de inte omfattar verksamheter som ingår i handeln med utsläppsrätter. Men i mål tre ska även utsläpp från dessa verksamheter tas med. Indirekt torde även mål fem omfattas av utsläppshandeln. Förvaltningen förordar att alla utsläpp som sker inom kommunen ska tas med, d.v.s. att alla mål omfattar alla verksamheter, även de som ingår i handeln med utsläppsrätter. Detta då en kommun ofta har betydande möjligheter att påverka hur energiproduktionen sker, t.ex. genom ägande eller delägarskap i energiproduktionsbolag. Dessutom omfattas den handlande sektorn redan idag av kommunala klimat- och energistrategier. Så är fallet i Stockholms stad där omfattande utsläppsreduktioner skett i verksamheter inom den handlande sektorn som en del av stadens klimatarbete. Av växthusgasutsläppen i Stockholms stad står verksamheter inom den handlande sektorn för 25 procent. Troligen är det likadant i flera kommuner i länet. Förvaltningen saknar en analys av hur stor del av utsläppen i länet som står utanför mål 1 och 2.

Vidare finner förvaltningen att valet av olika basår medför flera nackdelar. (Mål 1 har basår 2006, mål 2 har basår 2008 och mål 3 har basår 2005.) detta leder till merarbete vid framtagande av olika data för respektive basår; vilket är ett mycket krävande arbete då tillförlitlig statistik ofta saknas på kommunal nivå. Målen blir inte heller jämförbara sinsemellan och stämmer inte in i kommuners periodiseringar av energi- klimat- och miljö-

planer, där kommunala mål utvärderas. Tillsammans gör detta att kommuner får extra kostnader och tidsödande processer både vid framtagande av mål ävensom vid utvärderingar.

I mål fem undantas spetslastproduktionen. Förvaltningen finner att det är synnerligen viktigt att arbeta med alla utsläppskällor och förordar därför att även spetslastproduktion ska ingå.

Strategidokumentet behöver förtydligas avseende transportarbetet. Det konstateras att 68 % av personresorna sker med personbil, men det framgår inte om detta inkluderar yrkesmässiga persontransporter som t.ex. taxi eller inte. Det är dessutom oklart hur utsläppen från transportsektorn beräknas; enligt LCA-data eller vid avgasröret.

Förvaltningen finner det synnerligen angeläget att det görs omfattande trafikmätningar på länsnivå. Och att analyser görs som bland annat studerar vilka faktorer som kan få bilister att övergå till kollektivt resande. För detta arbete saknas för närvarande finansiering. Andra analyser som behöver göras är vilka strukturer i bebyggelsen och stadsplaner som påverkar valet av resätt.

I delstrategin för energianvändning i bebyggelsen nämns det som ett problem att värmepumpar underminerar utbyggnad av fjärrvärme. En noggrannare analys av för och nackdelar med fjärrvärme respektive värmepumpar saknas i resonemanget. En värmepump ansluten till ett vindkraftverk ger klimatmässigt ytterst liten påverkan. Det största hindret för utbyggnad av fjärrvärme är snarare att den har svårt att hävda sig om priset är för högt.

Som möjliga åtgärder vid energieffektiviseringar i befintlig bebyggelse föreslås en bred, långsiktig överenskommelse mellan ett flertal fastighetsägare, hyresgäster och byggnadsindustrin om principer för kostnadsdelning. Förvaltningen finner förslaget föga genomtänkt utifrån principer för hyressättning och ekonomisk förvaltning på affärsmässiga grunder.

Förvaltningen instämmer i att det är angeläget att snarast utveckla mätmetoder som gör det möjligt att utforma framtida mål för indirekt klimatpåverkan av konsumtion och resvanor.

De tematiska delstrategierna utgör en bra grund vid framtagande av kommunala klimat- och energimål.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 september 2011 att besvara remissen med stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande samt att omedelbart justera beslutet.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Strategin ger värdefull input till kontorets framtagande av stadens energiplan. Framst gäller detta strategins utpekande av indirekt klimatpåverkan från konsumtion av varor och tjänster som ett viktigt perspektiv för att klara klimatutmaningarna. Kontoret ser positivt på att indirekt klimatpåverkan från konsumtion av varor och tjänster lyfts fram och delar Länsstyrelsens syn på att ändrade konsumtionsmönster är en nödvändig förutsättning för att nå EU:s mål om minskning av klimatpåverkande utsläpp om 85-90%. Således instämmer kontoret i att det är angeläget att omgående ta fram mätmetoder och utveckla mål för detta område. Till följd av problemets komplexitet och stora betydelse för klimatarbetet

anser kontoret att det åligger staten att genomföra detta och bidra till lärande och genomförande genom att sprida kunskapen till landets samtliga kommuner.

Klimatåtgärder som ligger utanför regionens rådighet är genomgående tydligt utpekade i strategin. Kontoret står helt bakom detta arbetssätt då det bidrar till att förtydliga ansvarsfördelningen för hantering av miljö- och klimatproblematiken mellan å ena sidan staten och å andra sidan regionen och dess kommuner.

Delstrategi 4 behandlar samhällsplanering, regionala strukturer och markanvändning. En åtgärd under denna delstrategi är att planera för ett samhälle där bebyggelsestrukturen minskar efterfrågan på bilresor och transport. Detta genom att göra goda gång-, cykel- och kollektivtrafiklösningar till ett förstaval i den fysiska planeringen. Kontoret ställer sig helt bakom detta åtagande och delar Länsstyrelsens syn på en mer modern trafikplanering, där nämnda trafikslag prioriteras framför bil där så är möjligt.

Det vore att föredra om strategin utöver att peka ut särskilda tematiska delstrategier även bidrar med en analys kring hur olika åtgärder inom respektive mellan delstrategierna kan viktas. Även om detta endast ger en grov fingervisning och inte är generellt applicerbart så bidrar det icke desto mindre till en ökad kunskap bland kommuner om vilka åtgärder som är mest effektiva. Ett exempel på dokument där detta gjorts är *Stockholms åtgärdsplan för Klimat och Energi 2010-2020* där åtgärders effekt på utsläpp mäts som kostnad per minskat kg CO₂. Denna typ av analys görs även i *Stockholmsregionens energiframtid 2010-2050*, i vilken åtgärder värderas utifrån dess samhällsekonomiska nytta samt hur de bidrar till måluppfyllelse respektive genomförbarhet.

Strategin kommer vid behov att kompletteras med ett handlingsprogram för genomförande. Kontoret anser att det vore bra för att konkretisera de möjliga åtgärder strategin pekar ut och utgår från att arbetet samordnas med det regionala handlingsprogram för energi och klimat som nu tas fram inom ramen för RUFSS 2010.

Genomgående i strategin beskrivs klimatarbetet inte bara som en utmaning, utan även en möjlighet för regionen, kommuner och näringsliv. T.ex. i form av ett eventuellt tillskott av arbetstillfällen, kompetensutveckling inom byggsektorn samt möjligheten för offentliga aktörer att främja företags och andra aktörers möjligheter inom t.ex. energi och klimat. Kontoret delar denna syn och uppmuntrar Länsstyrelsen att i ett kommande handlingsprogram ta fram vägledningar för hur kommuner kan verka i denna riktning.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 september 2011 att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 augusti 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret välkomnar i stort utredningens förslag till strategi som syftar till att minska länets påverkan på klimatet och energianvändningen. Trafikkontoret delar – och vill noga understryka vikten av – Länsstyrelsens slutsats att en grundförutsättning för strategins genomförande är ett omfattande samarbete mellan länets olika aktörer: landstinget, kommuner, myndigheter, företag, organisationer och enskilda.

Strategi för en växande region

Länsstyrelsen konstaterar att regionen utvecklas starkt och att den funktionella regionen

vidgas utanför länets gränser. Den utvecklingen bygger på att regionen knyts samman med effektiva kommunikationer. Trafikkontoret vill poängtera att sådana kommunikationer i första hand bör ske på ett hållbart sätt, med hållbara transportsätt eller ett minskat behov av resor. Trafikkontoret vill lyfta att en medveten stadsplanering behövs för att kunna hantera den förväntade tillväxten i regionen så att de negativa effekterna av regionförstoring, såsom exempelvis *urban sprawl*, stadsutglesning, kan stävjas.

Länsstyrelsen skriver att personbil är det vanligaste transportmedlet i länet, nästan oavsett längd och ärende för transporten. Den informationen är troligtvis felaktig då det inte finns någon aktuell resvaneundersökning för länet att ta del av, samt att studier visar på att gång är det transportmedlet som används oftast, om än inte för en hel resa så åtminstone för en del av den.

Regionala mål

Klimat- och energistrategin innehåller en kombination av mål, som fångar länets klimatutveckling ur två perspektiv:

- Utsläpp som inte omfattas av handeln med utsläppsrätter
- Energianvändning

Även indirekt klimatpåverkan från varor och tjänster tas upp.

Trafikkontoret stödjer de föreslagna målen men vill påpeka att många aktörer ansvarar för målens uppfyllnad och att ansvarsfördelningen behöver tydliggöras.

Länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter föreslås i ett mål minskas med 25 procent till år 2020 jämfört med 2006. Utslaget på den beräknade befolkningsökningen i länet innebär detta en minskning av utsläppen per person till 2020 med cirka 38 procent. Det är en kraftig minskning som framför allt kommer att påverka transportsektorn. Trafikkontoret vill i detta sammanhang lyfta att systemgränserna för målet behöver diskuteras. Gäller målet länets invånare eller de resor som görs inom länets gränser? Det är också problematiskt att Länsstyrelsen sätter en ökad framkomlighet på vägarna som en konsekvens av föreslaget dämpat bilresande. Trafikkontoret vill lyfta att det krävs en samsyn både från lokalt, regionalt och nationellt håll om hur en sådan kapacitetsökning i systemet bör hanteras.

Transporter och resande

De föreslagna möjliga åtgärderna är uppdelade på övergripande åtgärder och personresor. Trafikkontoret vill särskilt stödja förslaget om att genomföra regionala resvaneundersökningar och att planera för ett samhälle där bebyggelsestrukturen minskar efterfrågan på bilresor och transporter. Trafikkontoret ställer sig dock frågande till formuleringen om att ”insatser för ett ökat cyklande behöver grundas på en mer genomtänkt syn på cykeln som fordon”. Cykeln är idag det transportsätt som näst efter gång genererar minst klimatsutsläpp samtidigt som det är platseffektivt och har hög framkomlighet, varför det inte bör finnas några frågetecken kring huruvida cykelresandet bör öka.

De möjliga åtgärderna är föreslagna med aktörernas rådighet som ram, även om åtgärder som ligger på framför allt det nationella planet nämns separat som viktiga kompletterande åtgärder. Därför anser trafikkontoret att det är förvånande att inte parkeringsinstrumentet, över vilka kommunerna har full rådighet, tas upp som ett effektivt verktyg för att minska efterfrågan på bilresor och därmed nå klimatmålen. Mobility management-åtgärder, speciellt de riktade till företag, nämns inte heller som åtgärder som kan ge en övergång till mer klimatvänliga transportmedel.

Energiproduktion

Separat hantering av biologiskt behandlingsbart avfall från hushållen ger ett väsentligt bidrag i produktionen av biogas. I länet är dock hämtning av biologiskt behandlingsbart

avfall jämförelsevis dåligt utbyggt. 30-50 kilo insamlat material per person skulle räcka för att täcka dagens behov av fordonsgas, men prognoser pekar på att bara för bussar, taxi och sopbilar kommer produktionen behöva tredubblas till år 2020. Läger man till förväntat behov för personbilar kommer produktionen att behöva fyrdubblas till år 2020.

Avfallsskvarnar kan användas för att ta hand om biologiskt avfall men upp till hälften av biogaspotentialen går till spillo. Trafikkontoret ser att för att höja insamlingsnivåerna för biologiskt behandlingsbart avfall krävs en kombination av flera olika, lokalt anpassade, system. I en del områden och under vissa förutsättningar kan avfallsskvarnar ändå vara det lämpligaste alternativet. Länet har också en stor potential för produktion av fordonsgas från stallgödsel. Problematiskt är att biobränslen som inte finns lokalt med fördel hanteras i hamnlägen vilket kan orsaka intressekonflikter för framför allt bostadsbyggande i sjönära lägen.

Trafikkontoret håller med om att separat hantering av biologiskt behandlingsbart avfall från hushållen, som i Länsstyrelsens strategi benämns ”källsortering av komposterbart avfall”, behöver utvecklas. Hur kostnaderna för en sådan omställning skall fördelas behöver utredas och läggas fast. Biogasproduktionen bör öka varför källor som hushållens avfall eller stallgödsel från animalieproduktionen på landsbygden bör behandlas som de resurser de är.

Samhällsplanering

En central del i samhällsplaneringen är att finna lämpliga avvägningar mellan konkurrerande intressen. Den konflikt som Länsstyrelsen lyfter fram är logistikverksamhet i goda lägen som konkurrerar med annan markanvändning. Trafikkontoret menar att målkonflikter i samhällsplanering av relevans för detta sammanhang är betydligt fler: lokalisering av handel i externa lägen, nya bostäder i bullerutsatta lägen, nya bostäder i sämre kollektivtrafiklägen etcetera. Särskilt utbyggnad av bostäder i lägen som svårligen kan försörjas med kollektivtrafik kräver en proaktiv planering där översiktsplanernas roll bör vara självklar.

När det gäller avfallshantering är det angeläget att den finns med som en del av den tekniska infrastrukturen vad gäller markområden för t ex återvinningscentraler, omlastningsstationer och behandlingsanläggningar. Det är dock också viktigt att se avfallshanteringen ur ett vidare samhällsplaneringsperspektiv. Med en växande befolkning måste alla delar i avfallskedjan finnas med i ett tidigt planeringsskede, från insamlingslösningar hos boende och verksamheter till transporter och system för fortsatt hantering.

Genomförande och uppföljning

Länsstyrelsen skriver att en strategi aldrig är bättre än sitt genomförande. Trafikkontoret vill stödja denna syn på strategin som dokument. Strategins genomförande bygger på ett genomförande integrerat i andra processer, vilket kan vara möjligt för kommuner, myndigheter, organisationer och andra större aktörer i länet. Svårigheten blir att nå och skapa en beteendeförändring hos länets medborgare där ytterligare stöd och tjänster måste till för att uppnå målen i strategin.

Trafikkontoret vill särskilt peka på att uppföljning av strategin måste synkroniseras med den uppföljning av lokala mål som görs bland annat inom ILS eller motsvarande. Indikatorer och tidpunkter för uppföljning behöver stämmas av mot kommunernas egna system och tidplaner för att undvika onödigt dubbelarbete och förvirring kring mål och indikatorer.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remiss från Länsstyrelsen.

På grund av att remisstiden går ut den 30 september föreslår kontoret att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 september 2011 att besvara remissen med exploateringskontorets tjänsteutlåtande samt att omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret lämnar i bilaga en kortfattad redogörelse för den svenska klimatpolitiken och miljömålssystemet, kontorets tidigare framförda synpunkter härpå och de uppdrag som regeringen lämnat till länsstyrelserna att utveckla regionala klimat- och energistrategier.

Den regionala klimat- och energistrategins status och funktion

Det remitterade förslaget till regional klimat- och energistrategi anges vara en del av länsstyrelsens arbete att verka för att de av riksdagen 2009 fastställda miljö kvalitetsmålen bland annat ifråga om begränsad klimatpåverkan och energiomställning uppnås. Strategin är avsedd att fungera som länets strategi, inte enbart Länsstyrelsens. Ett framgångsrikt klimatarbete i länet förutsätter enligt förslaget ett brett samarbete om åtgärder bland aktörer som kommuner, landsting, näringsliv och organisationer. Även medverkan från enskilda och hushåll anges komma att krävas. Klimat- och energistrategin ska kunna fungera som underlag för aktörernas insatser och samarbeten.

Vidare anges att strategin ska erbjuda konkret vägledning inför beslut i frågor med bäring på klimatpåverkan och energiomställning. Det betonas dock att strategin inte är ett handlingsprogram. Den sägs behöva kompletteras med riktade, konkreta åtgärdsdokument som beslutas och finansieras i andra sammanhang.

I länsstyrelsens skrivelse till remissinstanserna anges att ett ställningstagande till klimat- och energistrategin innebär ett ställningstagande till målen samt till inriktningen av delstrategierna och att det sedan är upp till aktörer i länet att med underlag av strategin utveckla, besluta och följa upp åtgärder.

Exploateringskontoret delar uppfattningen i förslaget att det kommer att krävas förändringar i stora delar av samhället för att nå de långsiktiga klimatmålen. Detta kommer att kräva medverkan på olika sätt av alla i hela det svenska samhället. Men klimatpåverkan måste också, och framförallt, mötas med framgångsrika globala insatser.

Kontoret erinrar om att i början av 2008 remissbehandlades ett av länsstyrelsen upprättat utkast till regional energistrategi för främjande av energiomställningen i länet. Kommunstyrelsen framhöll i stadens yttrande den 16 april 2008 bl.a. att innan utkastet till regional energistrategi förs vidare för fortsatt behandling hos regeringen bör dess formella status och funktion utredas. Vidare syntes det enligt kommunstyrelsen nödvändigt att det klarläggs vilka ekonomiska resurser som statsmakterna avser ställa till förfogande för strategins och efterföljande handlingsprogram genomförande.

Kontoret ser positivt på att statusen och funktionen hos den nu föreslagna strategin har klargjorts till skillnad från 2008 års utkast. Fortfarande kvarstår dock oklarheter kring ansvaret för erforderliga konkreta åtgärder och hur dessa ska finansieras. Det är enligt exploateringskontoret ingen självklarhet att ett ofinansierat strategidokument från länsstyrelsen kan få full acceptans och genomslag hos alla invånare och aktörer i hela länet.

Delstrategierna

Förslaget med sina fem regionala mål och sex delstrategier och tillhörande möjliga åtgär-

der spänner över många olika områden och berör ett stort antal aktörer. Exploateringsnämnden är bara en av alla dessa aktörer som bedriver verksamhet som har betydelse i klimat- och energisammanhang och som kan bli berörd av förslaget. Exploateringskontoret har därför ingen anledning att göra någon heltäckande granskning av förslaget men bedömer översiktligt att det i stora stycken ligger i linje med planer och program m.m. som redan gäller eller är föremål för kontinuerligt utvecklingsarbete inom Stockholms stad.

I november 2007 antog Stockholms fullmäktige det nu gällande miljöprogrammet för Stockholms stad 2008-2011. Miljöprogrammet omfattar sex övergripande miljömål med ett antal delmål.

I april 2010 godkände kommunstyrelsen [Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2010-2020](#). Samtidigt fick stadsledningskontoret i uppdrag att i samband med upprättande av stadens miljöprogram för 2012-2015 beakta förslagen i rapporten.

Miljöprogrammet och åtgärdsplanen för klimat och energi har status av stadsövergripande styrdokument i stadens budget.

I enlighet med det stadsövergripande miljöprogrammet har exploateringskontoret tagit fram riktlinjer för exploateringskontorets miljöarbete, vilka godkändes av exploateringsnämnden i februari 2008. Enligt dessa riktlinjer är målsättningen att motivera flera byggherrar att bygga lågenergihus i Stockholm. Kontoret har successivt sedan 2010 börjat tillämpa krav på energihushållning vid nybyggnation på stadens mark.

Exploateringskontoret har också deltagit i arbetet med stadens nya miljöprogram för 2012-2015 och härvid varit med att formulera förslag till nya energikrav för nybyggnation motsvarande passivhusnivå.

Exploateringsnämnden är också ansvarig för arbetet att utveckla stadens miljöprofilområden Norra Djurgårdsstaden och Västra Liljeholmen vilka ska ge uttryck för stadsmiljöer i världsklass med ny miljöteknik. Det pågående arbetet med Norra Djurgårdsstaden har stort fokus på energihushållning och att bygga en klimatpositiv stadsdel – dvs. en stadsdel som kan medverka till att producera mer förnyelsebar energi än vad som förbrukas i stadsdelen. Dessutom pågår ett intensivt utvecklingsarbete avseende smarta elnät men också hur man skulle kunna bygga upp smarta fjärrvärmenät. I miljöprofilprojektet berörs många av de strategier som Länsstyrelsen tar upp. Avsikten är att de kunskaper som detta arbete leder till ska kunna tas tillvara och tillämpas i andra projekt i staden.

Exploateringskontoret bedömer att stadens krav på energihushållning vid nybyggnad bidrar till att uppfylla de föreslagna regionala klimat- och energimålen. Som anges i länsstyrelsens förslag framstår energieffektivisering av den befintliga bebyggelsen som den största utmaningen.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 29 september 2011 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande samt att omedelbart justera beslutet.

Anders Löwdin (S) anmälde att den socialdemokratiska gruppen inte deltar i beslutet.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Lillemor Samuelsson (V), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att strategin är ett värdefullt bidrag i arbetet och har inga invändningar mot den föreslagna strategin.

Stadens miljöprogram kommer i framtiden behöva ta hänsyn till strategin. Aktörer såsom stadsbyggnadskontoret, fastighetsägare och stadsgemensam upphandling kommer i allt större utsträckning behöva ta hänsyn till klimatpåverkan och ställa krav på energieffektivitet

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 29 september 2011 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämna det som sitt svar på remissen samt att justera beslutet omedelbart.

Reservation anfördes av Johan Faxér m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Carita Stenbacka Tenezakis (V), *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat 13 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

De regionala miljömålen har legat till grund vid framtagandet av nytt miljöprogram för Stockholm. Många av de strategier som presenteras i Klimat- och energistrategin återfinns också som delmål i miljöprogrammet för Stockholm. I strategin framgår det tydligt att den offentliga sektorns möjligheter att påverka och driva fram en omställning av samhällets energitillförsel och energianvändning är avsevärd.

När det gäller delstrategin för *Transporter och resande* återfinns i miljöprogrammet åtgärder som främjar miljöeffektiva transporter t ex resepolitics, miljöbilar, förnyelsebara bränslen, dubb fria däck, hastighetsanpassning samt åtgärder för att främja cyklandet.

Delstrategin *Energianvändningen i bebyggelsen* har också kopplingar till de föreslagna delmålen som rör Hållbar energianvändning i miljöprogrammet

genom möjligheter att minska energianvändningen i stadens verksamheter och byggnader och därmed också minska utsläppen av växthusgaser.

När det gäller strategin för *Energiproduktion – Nya och gamla system* finns stadens mål om utsortering av matavfall för omhändertagande där nämndens rådighet omfattar de egna verksamheterna.

För strategin *Samhällsplanering, regionala strukturer och markanvändning* anges att det finns en stor potential att bidra till begränsad klimatpåverkan vid planering av nya och omvandling av befintliga bostadsområden. Genom samrådsförfarandet för nya detaljplaner har nämnden möjligheter till delaktighet och att medverka till ett tänkande för minskad klimatpåverkan. I strategin framhålls bland annat informationsspridning som en viktig del av arbetet, här nämns att erfarenheterna från stadsutvecklingsprojekt bör spridas för ökad kunskap om energieffektiva åtgärder i planeringen, som exempel anges bland annat Hammarby sjöstad och Västra Liljeholmen. Detta går även in under strategin *Kunskapsbyggnad och experiment*.

I delstrategin för *Långsiktig bärkraftig konsumtion av varor och tjänster* beskrivs den offentliga sektorns stora möjligheter att främja utvecklingen av energieffektiva och långsiktigt hållbara varor och tjänster genom främst krav i upphandlingar.

Det återfinns också i miljöprogrammet under mål 5 Miljöeffektiv avfallshantering samt mål 2 Giftfria varor och tjänster.

Regeringens mål om en fossilfri fordonsflotta till år 2030 kommer att kräva omfattan-

de insatser för att uppnås utifrån att den ökade tillväxten genererar en ökad mängd resande. Förvaltningen vill betona vikten av att kollektivtrafiken kan byggas ut i en omfattning som bidrar till att ersätta viss biltrafik för att uppnå måluppfyllelse.

I fråga om energianvändningen ser förvaltningen det som lika viktigt att minska energianvändningen som att fasa ut fossila bränslen i produktion och användning. Förvaltningen tror att det kommer att krävas starka incitament för att en omställning ska kunna genomföras.

Förvaltningen ställer sig tveksam till att energislag i form av sol och biogas är tillräckliga som förnyelsebara alternativ, privata små vindkraftverk borde t ex även kunna prövas. Fokus behöver läggas på frågan hur biogasproduktionen skall kunna öka i önskad omfattning. Förvaltningens erfarenhet är att bilar som tankas med biogas idag många gånger har svårigheter att få tag på gas då den tagit slut på tankstationerna.

Förvaltningen tror på möjligheterna att påverka genom samhällsplaneringen med en ökad samordning och en övergripande syn i planeringen; genom krav på energieffektiva och långsiktigt hållbara varor och tjänster i den offentliga upphandlingen samt inom området kunskapsbyggnad och experiment.

Klimat- och energistrategin gör en bra ansats med högt uppsatta mål, men förvaltningen tror att det kommer att ställa stora krav på åtgärder, framförallt i form av ekonomiska incitament; ett omfattande arbete för attitydförändringar samt mycket stora investeringar på utbyggd kollektivtrafik.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 29 september 2011 att besvara remissen med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande samt att justera beslutet omedelbart.

Reservation anfördes av Anders Ödmark m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Reijo Kittilä (V), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen anser att det är positivt att länsstyrelsen tar fram en klimat- och energistrategi som stöd för länets kommuner, myndigheter, näringsliv med flera. Förvaltningen har inga synpunkter på strategins mål och delstrategier men anser att det är viktigt att underlag och mätmetoder för att arbeta med det sjätte målområdet ”konsumtionens klimatpåverkan” tas fram skyndsamt.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Rana Carlstedt m.fl. (S) enligt följande.

att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att i stort godkänna förvaltningens förslag till svar på remissen och därutöver anföras:

Visionen om att Sverige år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser kräver omfattande insatser. De stora ledtiderna för att ställa om hela samhället mot detta mål - inte minst när det gäller trafik, bostadsbestånd och konsumtionen - gör att vi måste vidta ambitiösa åtgärder redan nu, samt sätta ambitiösa planer och strategier för att klara den nödvändiga omställningen. Stockholms läns Klimat- och Energistrategi bör därför utvecklas ytterligare. Stockholm ska vara ledande i Sverige i klimatarbetet.

Värtaverket står för 16 av de återstående 20 procenten fossilt bränsle i Stockholms läns energiproduktion. Detta gör att det är av vikt att Värtaverket fasar ut det fossila bränslet med skyndsamt, och att detta mer ambitiöst anges i Klimat- och energistrategin för Stockholms län.

Vi motsätter oss i detta sammanhang att länsstyrelsen i sitt förslag menar att spetslastproduktion ska kunna vara fossilbränslebaserad också efter 2020. Vi menar att detta urholkar målet att energiproduktionen i länet år 2020 helt ska vara ske med förnybara bränslen.

Vi socialdemokrater anser att kollektivtrafiken är stadens och länets livsnerv. Därför är det viktigt med ett genomtänkt kollektivtrafiksystem och tydliga mål för att öka det kollektiva resandet. Vi socialdemokrater ser ett stort behov av att bygga ut tunnelbanan och att skapa tvärförbindelser och knutpunkter i ytterstaden där man kan byta mellan olika kollektiva färdmedel.

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

1. Att tillstyrka remissen med de synpunkter som anförts i förvaltningens förslag till remiss-svar med följande ändringar
 - Målformuleringen för länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter bör omarbetas utifrån ett nationellt mål om minskning med 45 procent till år 2020 jämfört med 1990.
 - Målformuleringen för regionens energieffektivisering bör ändras till att regionens energianvändning är minst 25 procent effektivare år 2020 jämfört med år 2008, mätt i energiintensitet, samt minskar i absoluta termer per invånare (effektiviseringen går snabbare än den ekonomiska tillväxten).
 - Det bör tydligt slås fast att nya, trafikallstrande vägprojekt som Förbifart Stockholm, inte får byggas i regionen.
2. Att justera beslutet omedelbart
3. Att som svar på remissen därutöver anföras följande:

Det behövs större minskningar av växthusgasutsläppen globalt om tvågradersmålet ska klaras. Alltmer forskning tyder dessutom på att klimatförändringen går fortare och är allvarligare än man trodde ens för några år sedan.

Regeringens sätt att mäta energiintensitet skiljer sig från EU:s sätt. Regeringens sätt att räkna ger en lägre ambitionsnivå än EU:s.

Vi vill ifrågasätta strategins bedömning att det saknas underlag för att kunna formulera ett regionalt mål för indirekt klimatpåverkan genom köp av varor och tjänster producerade utan-

för regionen. En målformulering kunde vara att den samlade indirekta klimatpåverkan, eller åtminstone klimatpåverkan från regioninvånarnas flygresor, ska minska. På transportsidan vill vi också lyfta fram mobility management och översyn av parkeringspolitiken som åtgärder.

Vi vill betona vikten av en tydlig uppföljning som omfattar också förslagen till åtgärder. I tjänsteutlåtandet för detta ärende konstaterar förvaltningen att en kommun ofta har betydelse för att påverka hur energiproduktionen sker, t. ex. genom ägande eller delägarskap i energiproduktionsbolag. Fortums agerande tyder på att så inte har skett.

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att instämma i förvaltningens synpunkter, samt att därutöver anföra:

De föreslagna målen fullt ut baseras på en förändringstakt som leder till att målen om 0-utsläpp av klimatgaser uppfylls före år 2050 inkl också utsläpp som omfattas av handeln med utsläppsrätter. Detta förutsätter att ev. fortsatt materiell tillväxt verkligen kan kombineras med klimatmålet, vilket f.n. inte är fallet. Strategierna behöver utvecklas så att ovanstående mål uppnås, vilket kommer att kräva en kraftig ökning av kollektivtrafiken och en minskad privatbilism samtidigt som förnybara energikällor gynnas och prioriteras samtidigt som byggandet sker så att målet om 0-utsläpp kan uppnås.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

De föreslagna målen fullt ut baseras på en förändringstakt som leder till att målen om 0-utsläpp av klimatgaser uppfylls före år 2050 inkl också utsläpp som omfattas av handeln med utsläppsrätter. Detta förutsätter att ev. fortsatt materiell tillväxt verkligen kan kombineras med klimatmålet, vilket f.n. inte är fallet. Strategierna behöver utvecklas så att ovanstående mål uppnås, vilket kommer att kräva en kraftig ökning av kollektivtrafiken och en minskad privatbilism samtidigt som förnybara energikällor gynnas och prioriteras samtidigt som byggandet sker så att målet om 0-utsläpp kan uppnås.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

1. Att instämma i kontorets synpunkter
2. Att därutöver anföra

De föreslagna målen måste fullt ut baseras på en förändringstakt som leder till att målen om 0-utsläpp av klimatgaser uppfylls före år 2050, inklusive utsläpp som omfattas av handeln med utsläppsrätter. Detta förutsätter att fortsatt materiell tillväxt verkligen kan kombineras med klimatmålet, vilket för närvarande inte är fallet. Förnybara energikällor måste gynnas och prioriteras, och bostadsbyggande måste ske så att målet om 0-utsläpp kan uppnås. Strategierna behöver utvecklas så att ovanstående mål uppnås, vilket kommer att kräva en kraftig ökning av cykel- och kollektivtrafik och en minskad privatbilism.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Gabrielle Gjerwold m.fl. (MP) enligt följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att besvara kommunstyrelsens remiss av länsstyrelsens förslag till klimat och energistrategi, med skrivningen nedan:
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Exploateringsnämnden anser att Stockholms län kan vara motorn i arbetet för ett hållbart samhälle. Vägen till ett hållbart samhälle går inte minst via satsningar på kollektivtrafiken. Den måste vara nära människor, den ska gå att lita på och människor ska känna sig trygga när de reser. Kollektivtrafiken ska vara det självklara valet för människor i vardagen och på fritiden när man vill transportera sig.

Med ökad kollektivtrafik minskas utsläppen och trängseln. Den oskyddade trafikanten får en större och given plats på våra gator. För detta krävs en god samhällsplanering, som måste ske i samverkan mellan kommunerna. Alla kommunerna måste ta ansvar för en god kollektivtrafik och för minskad biltrafik.

Ett av bidragen från Stockholms stad bör vara att utsläppen av koldioxid per invånare minskas till 2 ton år 2015.

Vi kan inte se att stockholmsöverenskommelsen kan bidra till en minskad biltrafik, utan snarare tvärtom. Förbifart Stockholm bidrar till ökad biltrafik, mer vägar skapar per definition ökad biltrafik och inte tvärtom. Enligt länsstyrelsens beräkningar leder den nuvarande planeringen till att biltrafiken kommer att med i storleksordningen 80 procent till 2030. Detta är oacceptabelt.

Vi måste ha fler och andra åtgärder för att uppnå ett hållbart samhälle.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Delvis instämma i exploateringskontorets tjänsteutlåtande samt att därutöver anföras

De föreslagna målen fullt ut baseras på en förändringstakt som leder till att målen om 0-utsläpp av klimatgaser uppfylls före år 2050 inkl också utsläpp som omfattas av handeln med utsläppsrätter. Detta förutsätter att ev. fortsatt materiell tillväxt verkligen kan kombineras med klimatmålet, vilket f.n. inte är fallet. Strategierna behöver utvecklas så att ovanstående mål uppnås, vilket kommer att kräva en kraftig ökning av kollektivtrafiken och en minskad privatbilsism samtidigt som förnybara energikällor gynnas och prioriteras samtidigt som byggandet sker så att målet om 0-utsläpp kan uppnås.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP) mot beslutet till förmån för sitt förslag till beslut enligt följande.

Att Stadsdelsnämnden bifaller tjänsteutlåtandet som remissyttrande med följande tillägg.

Då transportsektorn är den dominerande källan för utsläpp av växthusgaser är det oerhört viktigt att planeringen av Förbifart Stockholm avbryts. Att lägga minimum 30 miljarder på en gigantisk motorled i stället för att bygga ut och förstärka kollektivtrafiken i länet är därutöver en stor felaktig allokering av resurser. Med nuvarande utveckling fortsätter kollektivtrafiken att tappa andelar. Dessutom får motorleden stora negativa strukturerande effekter för samhällsplaneringen i regionen. Bromma stadsdel kommer drabbas hårt av ökande trafik från

Ekeröområdet samt vid på- och avfarter där trafikflödet kommer öka markant i stora kringområden kring Vinsta. Fördelen med bränslesnålare bilar som utvecklas äts också upp av ökat antal resor och längre körsträckor. Kollektivtrafik på våra vatten bör utvecklas, då det är ett energismart sätt att färdas i en region som har många färdiga, s.a.s. gratis vägar helt klara att använda sig av i form av Mälaren och Saltsjön. Det här är ett ypperligt sätt att resa för Brommaborna som har mycket stränder och tillgång till vattenvägarna. Dessutom anser vi att all nybyggnation inom Bromma stadsdel ska vara passiv-, nollenergi- eller plus-hus. Energieffektivisering av befintlig bebyggelse är också synnerligen viktigt. I och med det kommunala planmonopolet och de verktyg som ges Stockholms stad i form av markägande, markanvisningsavtal och exploateringsavtal, har kommunen kraftfulla verktyg och ska ta sitt ansvar i planeringen för en hållbar framtid utan klimatförändringar

Särskilt uttalande gjordes av Lillemor Samuelsson (V) enligt följande

Förslaget till klimat- och energistrategi behöver omarbetas från grunden. 63 % av utsläppet av växthusgaser kommer i dag från transporter. 68 % av transporterna sker med privatbil. Trots detta har programförslaget som utgångspunkt, dock inte tydligt uttalat, att Förbifart Stockholm byggs med de konsekvenser av ökad biltrafik och ökade utsläpp som den nya motorvägen medför. Även själva vägbygget är oerhört energislukande. En klimat- och energistrategi för Stockholms län måste ha som utgångspunkt en kraftig begränsning av privatbilen och en satsning på kollektivtrafiken. I annat fall kan programmet inte betraktas som seriöst.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Johan Faxér m.fl. (MP) enligt följande.

1. bifalla förvaltningen
2. säga följande

Strategin till klimat- och energistrategi är passiv och klen. Energieffektviseringar är en viktig del i den framtida energi och klimatpolitiken. Det som saknas är en offensiv satsning på förnyelsebar energi. Speciellt vind - och solenergi som redan är kommersiellt gångbart. Solenergin beräknas redan om 10 år bli den billigast energikällan för framtagande av el och värme.

Idag har vi i Stockholms län ett kraftigt underutnyttjande av exempelvis sol och vindenergi. Det är dags att ta klimat frågorna på all var och börja nu och inte som klimatstrategin lämna de stora satsningarna till kommande generationer. Sverige ligger efter när det gäller satsningar på förnyelsebar energi. Den största anledningen har varit att pengar som borde ha satsats på förnyelsebar energi gått till att hålla de gamla atomkraftverken vid liv. Vi har inte tid att halka ännu längre ner. Det är dags att börja framtidsatsningarna nu.

Vårt land har enorma möjligheter att ligga i framkant när framtidens energismarta lösningar tas fram. Det är viktigt att vi politiker driver på och inte passivt sitter med armarna i kors och är nöjd med bara lite, bara lagom.

Varje hus i vår stadsdel bör ha någon form av modern förnyelsebar energi. Det är för få vindkraftverk i Hägersten-Liljeholmen. Det är för få hus som har någon form av solenergi. Det är viktigt att alla gör vad man kan för att minska klimateffekterna och för att ta steg mot framtidens förnyelsebara moderna samhälle.

Reservation anfördes av Carita Stenbacka Tenezakis (V) enligt följande.

Förslaget till klimat- och energistrategi behöver omarbetas från grunden. 63 % av utsläppet av växthusgaser kommer i dag från transporter. 68 % av transporterna sker med privatbil. Trots detta har programförslaget som utgångspunkt, dock inte tydligt uttalat, att Förbifart Stockholm byggs med de konsekvenser av ökad biltrafik och ökade utsläpp som den nya motorvägen medför. Även själva vägbygget är oerhört energislukande.

En klimat- och energistrategi för Stockholms län måste ha som utgångspunkt en kraftig begränsning av privatbilismen och en satsning på kollektivtrafiken. I annat fall kan programmet inte betraktas som seriöst.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anders Ödmark m.fl. (MP) enligt följande.

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

Rapporten konstaterar att konsumtionens klimatpåverkan med all nödvändighet måste minska för att de mål om utsläppsminskningar som satts upp av till exempel EU och regeringen ska kunna nås. Emellertid menar man att det för närvarande saknas underlag för att formulera regionala mål om konsumtionens klimatpåverkan av den typ som tagits fram rörande minskade utsläpp av växthusgaser, energianvändning och förnybara energikällor. Istället föreslås att mätmetoder utvecklas vilka sedan preciseras och vid behov delas upp på olika slags konsumtion.

Det blir sannolikt svårt att inom en nära framtid utveckla tillförlitliga mätmetoder då ett stort antal parametrar bestämmer varje specifik vara eller tjänsts klimatpåverkan.

Istället för att först uppfinna mätmetoder bör man börja med att ställa upp mål för de delar av konsumtionen som det offentliga har direkt rådighet över. I delstrategi 5 ställer rapporten upp möjliga åtgärder de berörda aktörerna (hushåll, näringsliv och offentlig verksamhet) kan vidta för att minska sin klimatpåverkan.

En sådan åtgärd är att utnyttja offentlig upphandling för att främja innovationer och stimulera klimateffektiva lösningar. Detta är bra men inte tillräckligt. I ”Förslag till reviderad handlingsplan för miljömässig offentlig upphandling” (rapport 6329 - januari 2010) föreslår Naturvårdsverket att 80 % av all offentlig upphandling i Sverige ska vara miljöanpassad - det vill säga ställa väldefinierade miljökrav på det som upphandlas (i nuläget ställs sådana krav i cirka 60 % av upphandlingarna). Denna typ av kvantitativa mål (som även EU driver) bör kunna ställas upp även i Klimat- och energistrategin.

De flesta av de tematiska delstrategierna är bra om än onödigt vagt formulerade även oaktat att den aktuella rapporten inte är en handlingsplan utan bara formulerar mål och underlag. I vissa fall är det dock tveksamt om dessa leder till en minskad klimatpåverkan. På vilket sätt minskar till exempel hemkörningen transporternas klimatpåverkan?

I delstrategi 1 saknas särskilt möjliga åtgärder rörande samordnad distribution genom samlastningscentraler vilket är en effektiv åtgärd för att minska antalet godstransporter.

Reservation anfördes av Reijo Kittilä (V) enligt följande.

Förslaget till klimat- och energistrategi behöver omarbetas från grunden. 63 % av utsläppet av växthusgaser kommer i dag från transporter. 68 % av transporterna sker med privatbil. Trots detta har programförslaget som utgångspunkt, dock inte tydligt uttalat, att Förbifart Stockholm byggs med de konsekvenser av ökad biltrafik och ökade utsläpp som den nya motorvägen medför. Även själva vägbygget är oerhört energislukande.

En klimat- och energistrategi för Stockholms län måste ha som utgångspunkt en kraftig begränsning av privatbilismen och en satsning på kollektivtrafiken. I annat fall kan programmet inte betraktas som seriöst.