

## **Reviderad Klimat- och energistrategi 2020–2045 för Stockholms län**

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län  
Remisstid den 15 oktober 2019

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

**Föredragande borgarrådet Katarina Luhr** anför följande.

### Ärendet

Länsstyrelserna har regeringens uppdrag att med ett långsiktigt perspektiv främja, samordna och leda det regionala arbetet kring energiomställning och minskad klimatpåverkan. Inom ramen för uppdraget ska länsstyrelserna ta fram nya långsiktiga regionala energi- och klimatstrategier. Stockholms stad har fått strategin för yttrande.

Den reviderade strategin för Stockholms län utgår från Sveriges nationella klimat- och energimål. År 2017 beslutade riksdagen att införa ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige med målet att senast 2045 nå netto-noll utsläpp av växthusgaser, för att därefter nå negativa utsläpp.

Kärnan i strategin är en aktiv samverkan. Strategin ska också fungera som ett ramverk att förhålla sig till i arbetet med att uppnå de nationella klimat- och energipolitiska målen. Den beskriver nuläget och visar vilka utmaningar som länet behöver hantera för att uppnå netto-noll utsläpp av växthusgaser till senast 2045. Strategin vänder sig huvudsakligen till länets offentliga aktörer.

För att hantera den stora utmaning som klimatfrågan innebär kommer det att krävas omfattande och samordnade ansträngningar. För att lyckas med detta behövs enligt länsstyrelsen en gemensam vision om det fossilfria länet 2045. Länsstyrelsen föreslår bildandet av Klimatsamverkan Stockholm, där arbetet leds gemensamt av Länsstyrelsen, Region Stockholm, Kommunförbundet StorSthlm och Trafikverket Region Stockholm. Klimatsamverkan bör ske på strategisk nivå inom ramen för den befintliga Miljö- och samhällsbyggnadsdialogen.

Strategin beskriver nuläge och trender samt strategiska utmaningar som behöver mötas inom olika områden. Nuläget innebär i korthet att utsläppen i Stockholms län är störst inom sektorerna transporter samt el- och fjärrvärme. Konsumtion har också en stor inverkan och genererar framför allt utsläpp i andra länder. Även om länets utsläpp har sjunkit stadigt sedan 1990-talet så behöver minskningen enligt Länsstyrelsen ske i betydligt snabbare takt. Strategiska utmaningar inom området transporter och resande är att utöka kollektivtrafikutbudet, planera för minskad trafik och utveckla fossilfria tekniklösningar. Inom energiförsörjning är utmaningarna störst inom förnybar energiproduktion, säkring av tillräcklig eleffekt och hantering

av markkonflikter och tillståndsprocesser. När det gäller samhällsplanering och bebyggelse lyfter strategin fram den långsiktiga planeringen av transportsystemet och bebyggelsen, samt användandet av klimatvänliga tekniker vid nybyggnation och renovering. Inom området konsumtion är de strategiska utmaningarna störst inom kravställandet vid inköp och upphandling, omställningen till en cirkulär ekonomi och möjliggörandet av innovation och entreprenörskap.

Strategin redovisar förutom de nationella klimat- och energimålen också överenskommelser på global nivå som Parisavtalet och FN:s globala mål för en hållbar utveckling. I detta sammanhang refererar strategin till den koldioxidbudget för Stockholms län som Länsstyrelsen presenterade under våren 2019. I korthet innebär denna att utsläppen av växthusgaser behöver minska med 16 procent per år från 2020 i Stockholms län vilket enligt beskrivningen kräver en enorm samhällsomställning.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB och Stockholms Stadshus AB som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Vatten och Avfall AB, Stockholms Hamn AB, AB Familjebostäder, AB Svenska Bostäder, AB Stockholmshem och Stockholm Parkering AB. Trafiknämnden har svarat med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* anser att strategin kunde innehålla mer om statens och statliga myndigheters insatser i länet. Frågor om statliga styrmedel, regleringar, investeringar och forskningsinsatser är centrala i arbetet med fossilbränslefrihet.

*Stockholms Stadshus AB* lyfter att området Transporter och resande bör kompletteras med vad som kan göras för att minska transportbehovet. Även området digitalisering och dess potential bör belysas ytterligare. Koncernledningen anser också att strategin saknar tydlighet kring vad som förväntas av de olika aktörerna, såväl offentliga som privata.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* ser inte att strategin leder till att målen i klimatlagen kommer att klaras och anser att strategin bör omarbetas.

*Stadsbyggnadsnämnden* understryker att det är viktigt att kommunerna och regionala aktörer inte har orealistiska förväntningar på vad ny teknik och nya bränslen kan åstadkomma på kort sikt, utan även arbetar med åtgärder som minskar biltrafiken.

*Trafikkontoret* saknar en diskussion om kollektivtrafikens kapacitetsbrister i regioncentrum liksom om utmaningen med låg efterfrågan i vissa perifera lägen. Kontoret lyfter att det finns en stor utmaning i att kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken behöver begränsas.

## Mina synpunkter

Världen och Stockholm står inför stora utmaningar vad gäller framtida klimatförändringar och den omställning som krävs för att i tillräcklig takt minska klimatutsläppen. Vi måste kraftsamla gemensamt kring de åtgärder som finns tillgängliga. Jag anser därför att Länsstyrelsens förslag till strategi behöver skärpas.

Jag ser att förslaget om Klimatsamverkan Stockholm är betydelsefullt, för att, precis som strategin beskriver, föra en dialog om strategiska vägval. Exempelvis är målet om ett effektivt transportsystem viktigt för att nå klimatmålen inom transportsektorn, här behöver hela regionen arbeta gemensamt för att tillsammans minska utsläppen.

Jag välkomnar därför detta förslag men vill också betona det som flera av stadens remissinstanser lyfter som svagheter. Fler konkreta åtgärder behövs samt ett uppföljningssystem för att arbetet ska ge utdelning, strategin bör därför omarbetas. Strategin skulle behöva kompletteras med en definition av målet om netto-noll utsläpp, tidsatta mål för utsläppsminskningar, att ansvariga aktörer pekas ut och att överenskommelser sker med dessa aktörer. Kommuner begränsas också i vissa fall av att flera av de lagar, incitament och styrmedel som leder till utsläppsminskningar på kommunal och regional nivå beslutas av riksdag eller regering. Strategin skulle med revideringar kunna utgöra en samverkansplattform för länets kommuner att ta fram förslag samt föra diskussioner med riksdag och regering om framtida insatser. Länsstyrelsen har en viktig uppgift att årligen följa upp de överenskomna åtgärderna. Stadsledningskontoret lyfter också behovet av att en regional klimatsamverkan behöver få ett tydligt mandat och resurser för att ha förutsättningar att driva den samhällsomställning som klimatfrågan påkallar. Stockholms stad har gjort ett gediget arbete på många av de områden som Länsstyrelsen lyfter, bland annat när det gäller livsmedel och energi, samtidigt behöver vi samordning inom ett flertal områden för att nå största möjliga effekt. Jag skulle gärna se att Länsstyrelsen tog ledarrollen för att sprida goda exempel, sätta verkningfulla konkreta mål för länet och därmed också säkerställa att Sveriges klimatlag följs.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 12 september 2019

KATARINA LUHR

Bilaga

Remissen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** gjordes av Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) enligt följande.

Vi välkomnar en reviderad Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020 – 2045. Omställningen till en hållbar energianvändning innebär oerhörda utmaningar som klargörs för oss från dag till dag och tiden är knapp för att undgå de värsta konsekvenserna som forskarvärlden varnar för. Eftersom denna utmaning är stor och strategin ska gälla för så långt

tid framöver, anser vi att den inte går tillräckligt långt i att peka ut konkreta och handfasta förändringar som når upp till den utmaning vi står inför. Kort sagt ser vi inte att strategin leder till att målen i klimatlagen kommer att uppfyllas. Strategin bör därför ges en konkret handlingsplan med tydliga tidsbestämda mål för utsläppsminskningarna som årligen följs upp, med tydligt utpekade åtgärder och aktörer som ansvarar för detta och slutligen överenskommelser med dessa aktörer om genomförandet. Vi behöver en reviderad strategi men den bör vara kraftfullare än det föreliggande förslaget.

## Remissammanställning

### Ärendet

Länsstyrelserna har regeringens uppdrag att med ett långsiktigt perspektiv främja, samordna och leda det regionala arbetet kring energiomställning och minskad klimatpåverkan. Inom ramen för uppdraget ska länsstyrelserna ta fram nya långsiktiga regionala energi- och klimatstrategier.

Den reviderade strategin för Stockholms län utgår från Sveriges nationella klimat- och energimål. År 2017 beslutade riksdagen att införa ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige med målet att senast 2045 nå netto-noll utsläpp av växthusgaser, för att därefter nå negativa utsläpp.

Kärnan i strategin är en aktiv samverkan. Strategin ska också fungera som ett ramverk att förhålla sig till i arbetet med att uppnå de nationella klimat- och energipolitiska målen. Den beskriver nuläget och visar vilka utmaningar som länet behöver hantera för att uppnå netto-noll utsläpp av växthusgaser till senast 2045. Strategin vänder sig huvudsakligen till länets offentliga aktörer.

För att hantera den stora utmaning som klimatfrågan innebär kommer det att krävas omfattande och samordnade ansträngningar. För att lyckas med detta behövs enligt länsstyrelsen en gemensam vision om det fossilfria länet 2045. Länsstyrelsen föreslår bildandet av Klimatsamverkan Stockholm, där arbetet leds gemensamt av Länsstyrelsen, Region Stockholm, Kommunförbundet StorSthlm och Trafikverket Region Stockholm. Klimatsamverkan bör ske på strategisk nivå inom ramen för den befintliga Miljö- och samhällsbyggnadsdialogen.

Strategin beskriver nuläge och trender samt strategiska utmaningar som behöver mötas inom olika områden. Nuläget innebär i korthet att utsläppen i Stockholms län är störst inom sektorerna transporter samt el- och fjärrvärme. Konsumtion har också en stor inverkan och genererar framför allt utsläpp i andra länder. Även om länets utsläpp har sjunkit stadigt sedan 1990-talet så behöver minskningen enligt länsstyrelsen ske i betydligt snabbare takt. Strategiska utmaningar inom området transporter och resande är att utöka kollektivtrafikutbudet, planera för minskad trafik och utveckla fossilfria tekniklösningar. Inom energiförsörjning är utmaningarna störst inom förnybar energiproduktion, säkring av tillräcklig eleffekt och hantering av markkonflikter och tillståndprocesser. När det gäller samhällsplanering och bebyggelse lyfter strategin fram den långsiktiga planeringen av transportsystemet och bebyggelsen, samt användandet av klimatvänliga tekniker vid nybyggnation och renovering. Inom området konsumtion är de strategiska utmaningarna störst inom kravställandet vid inköp och upphandling, omställningen till en cirkulär ekonomi och möjliggörandet av innovation och entreprenörskap.

Strategin redovisar förutom de nationella klimat- och energimålen också överenskommelser på global nivå som Parisavtalet och FN:s globala mål för en hållbar utveckling. I detta sammanhang refererar strategin till den koldioxidbudget för Stockholms län som länsstyrelsen presenterade under våren 2019. I korthet innebär denna att utsläppen av växthusgaser behöver minska med 16 procent per år från 2020 i Stockholms län vilket enligt beskrivningen kräver en enorm samhällsomställning.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Vatten och Avfall AB, Stockholms Hamn AB, AB Familjebostäder, AB Svenska Bostäder, AB Stockholmshem och Stockholm Parkering AB.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 29 augusti 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt kommunfullmäktiges budget 2019 är målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt senast 2040 och att stadens egen organisation ska visa vägen och vara fossilbränslefritt år 2030. Staden ska gå före i klimatarbetet och det konkreta arbetet för klimatet ska vara ett föredöme för andra städer.

I styrdokumentet *Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040* beslutad av kommunfullmäktige (28 november 2016) beskrivs viktiga insatsområden och uppdrag delas ut på stadens nämnder och bolagsstyrelser. I strategin konstateras att ett fossilbränslefritt Stockholm är starkt beroende av den regionala utvecklingen, framför allt med hänsyn till kollektivtrafikutbudet och att den regionala fysiska planeringen driver på omställningen. Att staden behöver samarbeta med externa aktörer för att nå målet om fossilbränslefrihet lyfts också fram.

Stadsledningskontoret delar i huvudsak länsstyrelsens uppfattning om nuläget och de strategiska utmaningar som stockholmregionen står inför så som de beskrivs i *Klimat- och energistrategin*. Strategin lyfter fram transportsektorn som det område där utsläppen i länet snabbast behöver minska. Andra utmaningar som kommande eleffektbrist är också väl beskrivna. Dock anser stadsledningskontoret att områden som negativa utsläpp genom kolsänkor, och resurshushållning genom cirkulär ekonomi förtjänar ett större utrymme i strategin.

Region Stockholm lanserade 2019 sin *Klimatfärdplan 2050 för Stockholmregionen*. Tillsammans med länsstyrelsens *Klimat- och energistrategi* finns det därmed två regionala styrdokument på klimatområdet. Stadsledningskontoret anser att det blir otydligt för länets kommuner när det finns två regionala dokument som skiljer sig relativt lite vad gäller perspektiv och innehåll. Tydligheten och därmed genomförandekraften skulle öka om de två dokumenten antog mer skilda perspektiv så att de i högre grad kompletterade varandra. Länsstyrelsens *Klimat- och energistrategi* kunde enligt stadsledningskontorets mening innehålla mer om statens och statliga myndigheters insatser i länet. Frågor om statliga styrmedel, regleringar, investeringar och forskningsinsatser är centrala i arbetet med fossilbränslefrihet.

Den föreslagna *Klimat- och energistrategin* har en starkt regional samverkan som huvudsakligt förslag till insats. Strategin beskriver hur Klimatsamverkan Stockholm kan skapa samsyn, främja kunskapsutbyte, ta fram gemensamma överenskommelser och sprida goda exempel. Stadsledningskontoret menar att ökad samverkan är fundamentalt, men att det kommer att krävas betydligt mer än så för att nå de högt satta klimatmålen. Det är kombinationen av samverkan, styrmedel och infrastruktursatsningar som har potential att kraftigt minska utsläppen. I egenskap av statens företrädare i länet, och med uppdraget att samordna de statliga myndigheternas insatser, torde länsstyrelsens *Klimat- och energistrategi* kunna ha ett betydligt mer långtgående innehåll. Strategin pekar på flera ställen ut vad

kommunerna bör göra, medan de statliga insatserna inte beskrivs alls, med undantag för Trafikverkets roll i den regionala samverkan. Hur andra statliga myndigheter som exempelvis Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Vinnova och Svenska Kraftnät kan och bör agera, och hur statliga styrmedel skulle kunna utformas för att passa de regionala förutsättningar, kunde med fördel beskrivas i strategin. Stockholmsregionen med sin starka tillväxt och dynamiska tjänsteekonomi har potential att vara en motor i Sveriges klimatomställning, vilket skulle gynna staten i uppfyllandet av de nationella klimatmålen.

Som forum för den stärkta regionala samverkan föreslår länsstyrelsen en ny Klimatsamverkan Stockholm som kopplas till den befintliga Miljö- och samhällsbyggnadsdialogen och dess råd. Stadsledningskontoret konstaterar att rådet idag har karaktären av informationsutbyte. Stadsledningskontoret anser att en regional klimatsamverkan behöver få ett tydligt mandat och resurser för att ha förutsättningar att driva den samhällsomställning som klimatfrågan påkallar.

Stadsledningskontoret menar att den regionala samverkan behöver präglas av ett tydligt ”handslag” mellan regionens aktörer. Ett bra exempel på samverkan är den nationella plattformen *Fossilfritt Sverige*, där staden deltar sedan starten 2016. Inom detta har konkreta branschvisa färdplaner tagits fram i dialog mellan samhälle och näringsliv. Ett regionalt genomförande av dessa färdplaner skulle kunna vara en komponent i den regionala klimatsamverkan.

I avsnittet om uppvärmning beskriver strategin att Stockholms stad fattat beslut om att inom ett par år ställa om Värtaverket från kol till biobränsle. Stadsledningskontoret menar att detta inte är en helt korrekt beskrivning. Styrelsen för Stockholm Exergi, som till hälften ägs av Stockholms stad, har fattat ett inriktningsbeslut att kolanvändningen vid Värtaverket ska upphöra 2022.

Strategin refererar till koldioxidbudgeten för Stockholms län som länsstyrelsen presenterade under 2018. Utifrån denna behöver utsläppen i länet minska med 16 procent årligen till 2040. Minskningstakten är uträknad utifrån ett antagande om hur strängt åtagande en utvecklad region ska ta på sig. Stadsledningskontoret menar att denna modell är orealistisk och saknar koppling till vilka åtgärder som faktiskt är möjliga utan stora negativa sidoeffekter. Det är genom verkningfulla åtgärder med positiva sidoeffekter som Stockholm kan bli en attraktiv förebild för andra regioner i världen.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att remissen *Reviderad Klimat- och energistrategi 2020-2045 för Stockholms län* besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande inkom den 27 augusti 2019 och har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen anser att klimat- och energistrategin på ett bra sätt beskriver nuläget och de utmaningar länet står inför för att uppnå netto-noll utsläpp 2045. Strategin pekar ut de fyra mest prioriterade områdena Transporter och resande, Energiförsörjning, Samhällsplanering och bebyggelse samt Konsumtion på ett tydligt och bra sätt.

Enligt koncernledningen bör området Transporter och resande kompletteras med vad som kan göras för att minska transportbehovet. Även området digitalisering och dess potential bör belysas ytterligare.

Koncernledningen anser att strategin saknar tydlighet kring vad som förväntas av de olika aktörerna, såväl offentliga som privata. Det saknas även tydlighet kring vad som kan förväntas utföras inom de statliga verken och bolagen fram till 2045 gällande allt ifrån investeringar och förändringar i regelverk till eventuell beskattning.

Strategin sammanfattas i en åtgärd om att bilda Klimatsamverkan Stockholm, där arbetet leds gemensamt av Länsstyrelsen, Region Stockholm, Kommunförbundet StorSthlm och Trafikverket Region Stockholm. Det framgår även att klimatsamverkan bör ske på strategisk nivå inom ramen för den befintliga Miljö- och samhällsbyggnadsdialogen. Koncernledningen anser att förslaget om samverkan inom klimat- och energifrågor är bra. Dock uppfattas detta enskilda initiativ som en liten åtgärd för att kallas strategi och som dessutom ska svara på alla de strategiska utmaningarna som tas upp i strategin. Vanligtvis innehåller en strategi en plan med åtgärder för att uppnå ett visst mål. Målet i denna strategi symboliseras med den visionstext som inleder strategin, men om planen för att uppnå strategin mynnar ut i att ett samverkansforum ska skapas som ska ledas gemensamt utan något egentligt beslutande mandat eller överordnad styrning kommer det troligtvis inte hjälpa länet nå slutmålet.

Koncernledningen anser att det är svårt att utifrån strategin förstå relationen mellan Klimatsamverkan Stockholm och den regionala miljö- och samhällsbyggnadsdialogen. Hur ska de relatera till varandra, ska något forum vara underliggande något annat, eller ska de samexistera vid sidan av varandra.

I strategin nämns att det krävs regelbunden uppföljning gällande länets huvudsakliga utmaningar kring transporter och energiförsörjning, det ska även äga rum regelbundna konferenser och seminarier. Koncernledningen anser att dessa uppföljningar och konferenser bör samordnas med uppföljningen enligt regionens klimatfärdplan 2050.

Klimat- och energistrategin är också svår att placera vad gäller betydelsen av dokumentet. Hur ska detta dokument rangordnas i förhållande till till regionens klimatfärdplan samt kommunernas och företagens egna klimat- och energistrategier? Koncernledningen anser att Region Stockholm och Länsstyrelsen bör ha sammankopplat Klimatfärdplan 2050 och strategin för Klimat- och energistrategi tydligare.

Sammantaget anser koncernledningen att strategin, som ska utgöra ett ramverk och peka ut riktningen för det gemensamma arbetet i länet, saknar konkreta förslag på mål, åtgärder och uppföljning samt att gränsdragningen och förhållandena mellan det klimatarbete som görs och de mål som tagits fram av Länsstyrelsen, Region Stockholm och respektive kommun behöver förtydligas/rangordnas.

***Stockholm Parkerings remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Bolaget anser att regionen bör verka för en förändring av beskattningsreglerna för egen genererad solkraft. Idag får fastighetsägaren endast nyttja egengenererad energi inom sin egen fastighet. Detta regelverk borde revideras så att bolaget får nyttja energin som genereras inom hela sitt fastighetsbestånd, utan att energiskatt ska betalas för aktuell förbrukning.

Bolaget anser att regionen bör föra en dialog med nätägare om att prioritera uppgraderingar av befintliga elserviser i befintliga parkeringshus/garage för att förenkla den succesiva övergången av befintliga fordonsflottan mot el/hybrid fordon.

Bolaget anser vidare att regionen bör verka för att infartsparkeringar skapas vid de stora trafiklederna för att arbetande och besökare som färdas till och från regionen, kan byta färdmedel från egna bilar till kollektivtrafik på ett smidigt sätt. (*bilaga 1*)

***Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Stockholmshem är övergripande positivt till strategin och de utpekade strategiska områdena. Bolaget ser även positivt på att betydelsen av samverkan lyfts fram och hanteras i strategin.

Förslagsvis så bör dock strategin syfta till att integrera klimatfrågor i samtliga beslut som påverkar länets utveckling, inte begränsas till de utpekade fokusområdena. Övergripande skulle det också med fördel klargöras i strategin vilka resultat samverkan mellan aktörerna ska uppnå.

Digitaliseringens påverkan på strategins kärnfrågor bör utvecklas i dokumentet. Digitaliseringen kan innebära stora möjligheter, men även negativ påverkan på utvecklingen. Till exempel finns stora möjligheter i att öka resurseffektiviteten i byggprocessen genom



digitala processer och verktyg, samtidigt som en mer digitaliserad konsumtion kan öka handel och transporter om utmaningen inte adresseras av samhällets aktörer.

#### *Transporter och resande*

För att nå klimat och energi-målen anger strategin att transportsystemet behöver: ökad transporteffektivitet, öka andelen energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt öka andelen förnybara drivmedel. Stockholmshem anser att planering och incitament i första hand ska syfta till att minska antalet transporter i absoluta termer. Det bör vara den första punkten att adressera. Som strategin omnämner bör ökad elektrifiering även ta effektsituationen i beaktande, både kort- och långsiktigt. Det finns behov av samverkan inom detta område, som inkluderar utvecklandet av nya affärsmodeller för att möjliggöra en skyndsam omställning.

#### *Energiförsörjning*

För att öka den lokala förnyelsebara elproduktionen är det av vikt att möjliggöra ökad produktion både genom kraftvärme, sol men även vind. Det är även viktigt att samverkan mellan aktörer skapar nya affärsmodeller för att på så sätt hantera utmaningen med effekttillgång och klimatpåverkan från el, men även värme. Lokala samarbeten mellan Stockholm Exergi och de kommunala bostadsbolagen pågår i dagsläget i dessa frågor.

#### *Samhällsplanering och bebyggelse*

Som strategin lyfter fram så är det viktigt att beakta arbetet med att minska klimatutsläppen relaterat till byggnation. Klimatpåverkan från byggnation är ett viktigt område för Stockholmshem i vårt hållbarhetsarbete. Vi vill dock poängtera att även om främsta fokus för tillfället är klimatpåverkan från nyproduktion av bostäder, så bör även klimatpåverkan från ombyggnation beaktas ur ett livscykelperspektiv(LCA). Det finns även en stor potential i att energieffektivisera det befintliga byggda beståndet, men även denna effektivisering bör inte ske på bekostnad av klimatet ur ett LCA perspektiv.

#### *Konsumtion*

Avsnittet föreslås lägga större fokus på inköp och användning av material och tekniker vid byggande och förvaltning med en lägre klimatpåverkan. Som strategin poängterar så har byggnationen av hus en större miljöpåverkan än driftfasen. Vidare har strategin en möjlighet att konkretisera hur samverkan kan ske för att utveckla hur aktörer i länet adresserar klimatfrågan i leverantörsleden av de material och produkter vi köper in, för byggande såväl som annan verksamhet. (bilaga 2)

#### ***Stockholm Vatten och Avfalls remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Avsnittet ”Samhällsplanering och byggnader” har ett stort fokus på bostäder, vilket är rätt då bostäder är den största delen av byggnaderna. Dock kommer infrastruktur tjänster behöva byggas ut i samma takt som bostäderna, vilket innebär att ett större fokus även behöver läggas på övriga byggnader och anläggningar för att säkerställa att byggtekniker används som reducerar klimatpåverkan.

Bolaget håller helt med om att vårt samhälle måste ställa om till en cirkulär ekonomi och att avfall är en resurs. Här behövs gränsöverskridande samarbeten mellan många branscher för att kunna säkerställa ett cirkulärt flöde, från tillgång till efterfrågan. Här behövs hjälp och stöd från övergripande organisationer i vårt samhälle, för att få till dessa samarbeten och flöden, då det är tungt för en organisation att driva dessa frågor.

Bolaget önskar en tydligare definition av vad målet netto-noll utsläpp av växthusgaser innebär. Definitionen är viktig för att bolaget ska kunna genomföra rätt aktiviteter och kunna beräkna på rätt sätt. (bilaga 3)

#### ***Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Familjebostäder anser att Länsstyrelsens förslag att bilda ”Klimatsamverkan Stockholm” är bra. Samverkan mellan kommuner och regionala aktörer är en absolut förutsättning för ett gott resultat och för att nå klimat- och energimålen. Familjebostäder delar Länsstyrelsens uppfattning att de mest väsentliga strategiska utmaningarna för att länet ska uppnå netto-noll utsläpp finns inom områdena ”Transporter och resande”, ”Energiförsörjning”, ”Samhällsplanering och bebyggelse” samt ”Konsumtion”.

Familjebostäder lämnar nedan synpunkter på förslaget i de delar som direkt berör bolaget och där bolaget identifierat förslag på kompletteringar. Bl. a efterfrågar bolaget samsyn mellan länets kommuner i fråga om klimatkrav vid bostadsbyggande.

#### *Transport och resande*

Bolaget föreslår att utpekade områden kompletteras med ”Minskat transportbehov”, som enligt bolaget är ett ytterligare viktigt område att beakta för att omställning av transportsystemet ska ske.

#### *Energiförsörjning*

Ökad elproduktion kräver ekonomiska incitament för producenter att tillhandahålla effekt. Därför behöver andra typer av abonnemang och affärsmodeller utvecklas. Bolaget vill framhålla att även effektfrågan för fjärrvärme är viktig, för att styra mot miljövänligare bränsleslag. Bolaget vill understryka behovet att det skapas affärsmodeller som premierar t. ex minskat toppeffektuttag, både avseende el och fjärrvärme.

#### *Samhällsplanering och bebyggelse*

Bolaget delar uppfattningen att det finns potential att väsentligt minska klimatutsläppen vid bostadsbyggande. Genom att beräkna klimatavtrycket från byggproduktion genom LCA (livscykelanalys) kan relevanta krav ställas på materialval och klimatpåverkan. Boverket har som regeringsuppdrag från 19 juni 2019 att förbereda införande av krav på redovisning av klimatdeklaration vid uppförande av byggnader. Länets kommuner bör eftersträva samsyn i fråga om klimatkrav för bostadsbyggande. (bilaga 4)

#### ***Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Stockholms Hamnar delar strategins analys, att det främst är inom områdena transporter och resande, energiförsörjning, samhällsplanering och bebyggelse samt konsumtion som de klimatpåverkande utsläppen behöver minska. I och med att strategin utgör ett ramverk och ska peka ut riktningen för det gemensamma arbetet i länet, saknar strategin konkreta förslag på åtgärder inom dessa områden. Stockholms Hamnar ser det därför som viktigt att underliggande handlingsplaner ligger i linje med strategin och att de omfattar tydliga och tillräckliga åtgärder för de förbättringar som krävs inom klimat- och energiområdet.

Stockholms Hamnar instämmer helt i strategins slutsats att en aktiv samverkan är kärnan i det fortsatta arbetet. Förslaget att bilda *Klimatsamverkan Stockholm* ser därför Stockholms Hamnar som ett av strategins viktigaste förslag, men det är angeläget att formerna för samverkan blir tydligare än idag med tanke på att det finns flera andra styrdokument och samverkansformer på kommunal, regional och nationell nivå. Det är särskilt viktigt att tydliggöra gränsdragningen mellan länsstyrelsens klimatarbete och klimatarbetet inom den nybildade Region Stockholm. (bilaga 5)

#### ***Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Svenska Bostäder har tagit del av de strategiska utmaningarna inom de områden som berör bolaget ”Transporter och resande”, ”Energiförsörjning”, ”Samhällsplanering och bebyggelse” samt ”Konsumtion”. Bolaget anser att dessa avsnitt i strategin är väl genomarbetade och delar bedömningen om vad som krävs för att uppnå netto-noll utsläpp i dessa verksamheter. Svenska Bostäder skulle dock se att strategin kompletteras med några synpunkter.

- Övergripande bör det i strategin klargöras vilka resultat samverkan mellan aktörerna ska uppnå, samt hur strategin kan konkretiseras för att uppnå resultat.
- Digitaliseringens påverkan på strategins kärnfrågor bör utvecklas i strategin.
- Bolaget anser att planering och incitament för transporter i länet kan lyftas fram ytterligare i strategin, utöver det omnämnande som görs nu, så att de är i linje med klimatmålen på ett tydligare sätt. (bilaga 6)

## Miljö- och hälsoskyddsnämnden

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2019 följande.

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

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Urban Emson (SD), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Sofia Tahko (KD) som instämde i det särskilda uttalandet från ordföranden Katarina Luhr (MP) m.fl., Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 27 augusti 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Länsstyrelsens förslag till klimat- och energistrategi 2020 – 2045 ger en översiktlig bild av läget i Stockholms län. Miljöförvaltningen ställer sig bakom beskrivningen liksom de flesta av Länsstyrelsens skrivningar om strategiska utmaningar.

Däremot ställer sig förvaltningen frågande till vilken roll strategin kommer att få i klimatarbetet, i och med att den är så allmänt hållen och inte innehåller några analyser om hur klimatmålen ska nås, uppföljningsbara delmål, konkreta åtgärder eller något system för uppföljning.

Länsstyrelsen är bunden av Sveriges klimatlag som innebär att Sverige ska ha: Utöver målet om netto-noll utsläpp år 2045 finns följande delmål:

- 70 procent minskning av utsläppen från transportsektorn till 2030 jämfört med 2010.
- 100 procent förnybar elproduktion till 2040.
- 50 procent effektivare energianvändning 2030 jämfört med 2005.

Förvaltningen ser inte att strategin leder till att målen i klimatlagen kommer att klaras.

Länsstyrelsen skriver vidare att det behövs utsläppsminskningar med 8-10 % per år för att klara dessa mål. De skriver vidare att om utlandsresor medräknas och möjligheter till negativa utsläpp bortses ifrån behöver utsläppen minska 16 procent årligen i Stockholms län under perioden 2020–2040. Här borde strategin tydligare pekat ut vad olika aktörer måste göra konkret för att utsläppen ska börja minska i den takt som krävs. Strategin bör omarbetas med en konkret handlingsplan som:

- Sätter upp tidsatta mål för utsläppsminskningarna som årligen följs upp
- pekar ut tillräckliga åtgärder och ansvariga aktörer för att nå klimatlagens mål,
- träffar överenskommelser med dessa aktörer om genomförandet.

Länsstyrelsen föreslår bildandet av Klimatsamverkan Stockholm, där arbetet leds gemensamt av Länsstyrelsen, Region Stockholm, Kommunförbundet StorSthlm och Trafikverket Region Stockholm. Klimatsamverkan bör ske på strategisk nivå inom ramen för den befintliga Miljö- och samhällsbyggnadsdialogen.

Förvaltningen välkomnar ett fördjupat arbete inom regionen runt klimatfrågan. Viktigt är dock att samverkan inte begränsas till strategiskt arbete, utan också handlar om att utveckla konkreta åtgärder där en aktör, till exempel en kommun, inte ensam kan nå hållbara lösningar. Ett annat viktigt verksamhetsfält där samverkan kan ha stor betydelse är vid påverkansarbete

på regering och EU om regelverk som parterna anser skulle behöva ses över. Här finns behov inte minst inom transportsektorn, där en snabb utfasning av fossila drivmedel behöver ske för att klara klimatmålen. För närvarande finns inte tillräckliga långsiktiga spelregler för att åstadkomma detta.

Om Klimatsamverkan Stockholm ska få effekt måste samarbetet initieras snarast och ha ett tydligt uppdrag och styrning. Förvaltningen ser en risk med det föreslagna delade ledarskapet.

Länsstyrelsen konstaterar att regeringen har fattat beslut om att transportsektorn ska minska utsläppen med 70 procent till 2030, vilket är en stor utmaning för Stockholms län. Länsstyrelsen pekar ut en outnyttjad potential att använda exempelvis matavfall för att öka produktionen av biodrivmedel.

Miljöförvaltningen håller med om att produktionen av biodrivmedel behöver öka kraftigt. De största hindren är dock att regelverken runt biodrivmedel har alltför korta tidshorisonter, varför presumtiva producenter inte vågar göra investeringar. Till exempel gäller nuvarande reduktionsplikt bara fram till 2021. Därtill behöver det komma tydligare signaler om att de fossila drivmedlen ska fasas ut. Eftersom fordon håller i ca 20 år så måste fordonsköpare snarast få signaler om vilka fordon och drivmedel de ska satsa på för att inte köpa fel typ av fordon som senare visar sig bli otillåtna.

Förvaltningen vill betona att biodrivmedelsproduktionen inte nödvändigtvis måste ske inom regionen. Det viktigaste är att biodrivmedlen produceras på ett så hållbart sett som möjligt och att de snabbt kan komma att ersätta de fossila drivmedlen som regionen idag huvudsakligen använder.

Förvaltningen anser att det är synnerligen angeläget att arbeta för att regeringen och EU beslutar om långsiktiga regler för produktion, skatter m.m. av biodrivmedel. Långsiktiga regler är förutsättningen för att näringslivet ska våga investera i nya anläggningar och infrastruktur. Detta är ett exempel där uppvaktningar av regeringen från en enskild region skulle kunna vara till hjälp för att uppnå önskade resultat.

Bland de strategiska utmaningarna för energiförsörjningen nämns: *Behov av ökad elproduktionen i länet; Behov av att säkra tillgången [på el]; Behov av samverkan i elförsörjning.*

De strategiska utmaningarna som nämns av Länsstyrelsen handlar alla om eleffektbristen som uppmärksammas under det senaste året. Förvaltningen instämmer i att detta är en synnerligen angelägen fråga. Ett flertal samarbeten har också startats lokalt, regionalt och nationellt där Stockholms stad deltar. På lokal nivå diskuteras hur olika aktörer kan minska sitt effektuttag vid tidpunkter då effektbrist kan uppstå. Frågorna om inmatning av el på region- och lokalnäten samt lokal elproduktion är dock komplexa och handlar en hel del om statliga regelverk och skatter som inte kan lösas på regional nivå. För delar av klimatarbetet är effektfrågan idag begränsande. Det gäller t.ex. spillvärme från serverhallar som är en bra källa till fjärrvärme men där nuvarande eleffekt inte är tillräcklig för en utbyggnad. Det gäller likaså elanslutning av fartyg i hamnarna så att de slipper köra på sina hjälpmotorer för att generera el.

Förvaltningen ställer sig i alla delar bakom Länsstyrelsens resonemang runt samhällsplanering och bebyggelse. Samtidigt vill förvaltningen uppmärksamma att det är viktigt att inte enbart koncentrera strategier för planeringen av bostäder och arbetsplatser. En stor del av invånarnas fritidsresor sker med bil, därför att det upplevs besvärligt att ta sig till affärer och fritidsaktiviteter med kollektiva transporter eller cykel. Vid planering av var större affärscentra, idrottsplatser och liknande ska lokaliseras, skulle samverkan inom regionen vara värdefull.

Förvaltningen delar länsstyrelsens uppfattning att en stor del av utsläppen härrör sig från medborgarnas konsumtion av varor och tjänster. En del av dessa hanteras redan inom de tidigare avsnitten men inte de som produceras utanför länets gränser. Långväga flyg, import av mat och varor som t.ex. byggmaterial leder till utsläpp som länets invånare ger upphov till utanför länet.

Samhället har begränsade möjligheter att styra medborgarnas konsumtion. De medel som står till buds är främst genom information samt genom att föregå med gott exempel.

Förvaltningen anser att kommuner och landsting till stor utsträckning kan börja med att minska klimatpåverkan från de egna verksamheterna. Sett utifrån klimatpåverkan inom en kommuns organisation uppkommer de i särklass största utsläppen i samband med ny- och ombyggnader av byggnader samt entreprenadarbeten. Stockholms stads fastighetsbolag har påbörjat arbete med att klimatberäkna nybyggnadsprojekt, för att på sikt kunna ställa krav vid upphandlingar.

Inom förskola, skola och äldreomsorg serveras över 100 000 portioner mat dagligen, enbart inom Stockholms stads organisation. I Stockholms stad pågår ett arbete med matens klimatpåverkan och vad som kan göras för att minska denna påverkan.

Kommuner och landstingets mest verkningsfulla åtgärd är att ställa klimatkrav vid olika upphandlingar. Inom regionen skulle enhetliga krav kunna tas fram i samverkan mellan kommunerna och landstinget. Med enhetliga krav skulle regionen bli en maktfaktor med stora möjligheter att påverka leverantörer och producenter.

Att kommuner i första hand arbetar med att minska de indirekta utsläppen av växthusgaser inom den egna organisationen, innebär naturligtvis inte att kommuner inte också kan arbeta med medborgarnas konsumtion. Det arbetet handlar dock mer om information och planering så det är lätt för konsumenterna att göra rätt.

För att komma tillrätta med utsläppen från konsumtion bedömer förvaltningen att det behövs andra styrmedel och incitament som styr konsumtionen ifrån höga utsläpp av växthusgaser. Detta är en fråga som måste tas med regering och riksdag.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2019 följande.

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

*Särskilt uttalande* gjordes av Sara Stenudd m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Ersätтарыtrande* gjordes av Madeleine Kaharascho Fridh (Fi) som instämde i det särskilda uttalandet från Sara Stenudd m.fl. (V).

**Stadsbyggnadsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 12 augusti 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret välkomnar den reviderade strategin som ligger i linje med stadens strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 och stadens översiktsplan. Kontoret instämmer i förslaget fokus på aktiv samverkan, som är en viktig förutsättning för att nå målen. Samverkan behöver ske inte bara inom det offentliga utan även tillsammans med den privata sektorn, med satsningar som marknaden kan möta. Kontoret instämmer i bedömningen att näringslivet gått före på många håll vad gäller omställningen och att offentlig sektor har mycket att vinna på en ökad samverkan med näringslivet samt med civilsamhället.

Kontoret anser att regional samverkan är nödvändig för att kunna möta de utmaningar som samhällsbyggandet ställs inför, men den regionala klimatsamverkan som länsstyrelsen föreslår måste samordnas med den som Region Stockholm planerar att driva. Staden deltar

idag i det regionala miljö- och samhällsbyggnadsrådet, genom förvaltningscheferna för stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen.

Strategiförslagets beskrivningar av utmaningar i transportsektorn överensstämmer med stadens. Transportarbetet i länet ökar varje år, bland annat på grund av intensifierad godstrafik och en ökning av fritidsresorna. Det är viktigt att kommunerna och regionala aktörer inte har orealistiska förväntningar på vad ny teknik och nya bränslen kan åstadkomma på kort sikt, utan även arbetar med åtgärder som minskar biltrafiken. En minskning av biltrafiken behövs inte bara för att minska utsläppen av växthusgaser, utan även för att minska trängsel och barriäreffekter samt lokala miljöstörningar som buller, partiklar och förorenat dagvatten.

Livscykelanalyser för olika transportlösningar behövs, för att kunna bedöma vilka som är långsiktigt hållbara. Är det till exempel ekonomiskt och miljömässigt hållbart med en påtagligt utbyggd kollektivtrafik på landsbygden jämfört med andra lösningar, som infartsparkeringar? Det vore önskvärt om alla offentliga aktörer i regionen kommer överens om att i de tätbebyggda delarna tillämpa en liknande framkomlighetsstrategi som staden har, där gång-, cykel- och kollektivtrafik samt näringslivets transporter prioriteras när utrymmet är begränsat.

Även om strategin inte omfattar klimatanpassning menar kontoret att det tydligare bör framgå att förändrade nederbörds- och temperaturförhållanden och fler extrema väderhändelser innebär ökade påfrestningar, inte minst på de tekniska systemen för energiförsörjning. Det förändrade klimatets konsekvenser för såväl elförsörjning som andra tekniska system som är helt beroende av el, samt möjlig hantering av dessa sårbarheter, behöver studeras på regional nivå.

Vikten av att samordna åtgärder för minskade växthusgasutsläpp och åtgärder för klimatanpassning så att de inte motverkar utan stärker varandra behöver lyftas upp. Detta är särskilt viktigt när befintliga stadsmiljöer kompletteras med ny bebyggelse. För detta behövs såväl en strategisk planering som kan bedrivas med samhällsmässig helhetssyn, som väl avvägda analyser som kan peka på synergier och hur man kan nå kostnadseffektivitet. Även modeller för samfinansiering mellan olika aktörer kan komma att behövas.

Det är bra att strategin lyfter fram markanvändningens betydelse, där framtida bebyggelsestrukturer är lika viktiga som energiomställningen för att nå målet om en region utan klimatpåverkande utsläpp. Kontoret vill dock framhålla att det inte räcker med att koncentrera täta bebyggelsestrukturer i kollektivtrafiknära lägen. Tillkommande bebyggelse måste också vara funktionsblandad och skapa närhet.

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

## **Trafiknämnden**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret anser att det är bra att strategin reviderats och aktualiserats och vill lyfta fram att strategin ligger i linje med stadens strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040. Dock är skrivningarna i strategin ibland väl generella och det saknas en diskussion om vilka styrmedel som regionen kan använda och olika målkonflikter. Strategin innehåller främst en beskrivning av nuläge och utmaningar, men däremot inte så mycket strategiska vägval.

Trafikkontoret anser att strategin lägger för låg vikt vid teknikutveckling (fordon och bränslen). Kontorets uppfattning är att både teknikutveckling och minskat transportarbete behövs men att det trots allt är fordon och bränslen som kan ge huvuddelen av minskningarna

– och där också en regional samordning är extra viktig. Strategin bör därför fokusera mer på exempelvis hur vi får till en regionalt täckande tillgång till alternativa bränslen, verka för bättre regler, regional elförsörjning och hur efterfrågan kan skapas på alternativa bränslen.

Kontoret instämmer i förslagets fokus på aktiv samverkan. Precis som nämns i texten är Stockholm ett till ytan ganska litet län där kommunerna påverkar varandra i hög grad och där många lösningar behöver ske över gränser, såväl geografiska som organisatoriska. Det är också bra att strategin lyfter fram behovet att se på klimatfrågan ur ett systemanalytiskt angreppssätt. Det är viktigt att inte analysera enskilda åtgärder utan att se till helheten. Trafikkontoret vill lyfta fram vikten av att noga identifiera och prioritera åtgärder som ger mest effekt till lägst kostnad och de som det finns förutsättningar för att andra regioner i världen kan tänkas ta efter.

I strategin lyfts behovet av en gemensam regelbunden uppföljning av klimatarbetet fram. Trafikkontoret håller med om att det är bra med uppföljning och att det är angeläget att se om utvecklingen går i tillräckligt hög fart, men det är viktigt att Länsstyrelsen i det fortsatta arbetet noga funderar på vilka indikatorer man bör och kan följa samt vilka resurser som kommer att krävas för att få till en bra uppföljning. Det finns en risk att man inte tillräckligt tidigt analyserar hur uppföljning ska utformas för att verkligen ge svar på det som efterfrågas.

Trafikkontoret anser att stadsplanering och stadsbyggnad är ett av stadens viktigaste verktyg för att minska klimatpåverkan, och instämmer i att samhällsplanering och bebyggelse är centralt för att nå målen om minskad klimatpåverkan. Staden planerar därför för bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafik och prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik i gaturummet.

Ur ett klimatperspektiv är det bäst att bo tätt. Det skiljer mer än en faktor två i bilresande mellan boende i kärnan och i förortskommuner. Om biltrafikarbetet i landet ska

minska bör befolkningen koncentreras till centralorter, och allra helst till stora centralorter som t ex regionkärnan i Stockholms län. För att klimatmål ska kunna nås krävs således en rumslig struktur där den stora tillväxten sker i regionkärnan så att efterfrågan på bilresande minskar. Trafikkontoret anser därför att regionens aktörer bör planera utifrån en stark tillväxt i regioncentrum. Detta skulle kunna lyftas fram tydligare i strategin.

Trafikkontoret saknar även en diskussion om kollektivtrafikens kapacitetsbrister i regioncentrum liksom om utmaningen med låg efterfrågan i vissa perifera lägen. Det står ingenstans att det finns en stor utmaning i att kostnadsökningarna för driften av kollektivtrafiken behöver begränsas. Självklart är det angeläget med bättre kollektivtrafik, men den ekonomiska verkligheten kan inte tas bort ur resonemanget.

## Reservationer m.m.

### Miljö- och hälsoskyddsmynden

*Särskilt uttalande* anfördes av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) enligt följande.

Vi välkomnar Länsstyrelsens klimatstrategi men instämmer med förvaltningen i att det skulle vara önskvärt med fler konkreta åtgärder samt ett uppföljningssystem då vi vet att vi har kort tid på oss att vända den negativa utvecklingen och att vi därför måste kraftsamlas tillsammans kring de åtgärder som vi har tillgängliga. En förutsättning för att nå strategins mål är dock att berörd kommun tar sitt ansvar genom att ta fram konkreta handlingsplaner, program och åtgärder arbetas fram av berörda aktörer.

Vi är många som kommer att innefattas av Länsstyrelsens klimatstrategi och vi ser väldigt positivt på en samordning och ett samarbete med regionens olika aktörer. Bland annat ser vi behov av samordning av energiförsörjning och infrastruktur som kan samordnas för att ge snabbare resultat, exempelvis byggande av cykelbanor och kollektivtrafik. För att Stockholm ska kunna fortsätta att utvecklas och stå sig i den internationella konkurrensen måste gemensamma krafter till för att elnätens kapacitet ska säkras och utökas. Även information och konsumentupplysning är viktiga aspekter där både Länsstyrelsen och kommuner kan ge samordnad objektiv information till invånarna.

En fossilfri stad innebär även ett behov av kraftfulla incitament att bygga klimatsmart och att energieffektivisera bostäderna. Ett hållbart växande Stockholm ställer krav på att byggnader, transporter och systemlösningar utformas på ett sätt som minskar klimatbelastningen. Det är i täta städer som det finns bäst förutsättningar för hållbara energisystem och transporter. Stockholm har goda förutsättningar för att växla upp elproduktionen genom solceller.

Vi vill öka produktionen av förnybar energi i hela staden, bland annat genom solceller på skolor, kontor och idrottshallar. Därtill behöver Stockholm många fler gröna tak som ett sätt att klimatanpassa staden, samla upp regnvatten och rena luften.

Även utbyggnaden av laddinfrastruktur och laddstolpar kan gynnas av en samordning. Att installera solceller på taken i Stockholm måste bli enklare, då det är ett billigt och miljövänligt sätt att producera el. Stora fördelar med lokalt fossilfri el särskilt i frågan om distribution får inte hindras av kantiga regler. Vad gäller lagstiftning för både solel och laddinfrastruktur finns knutar som måste lösas upp för att växla upp omställningen. Även användning av alternativa fossilfria drivmedel behöver långsiktiga och stabila spelregler.

Här borde Länsstyrelsen kunna spela en samlande roll och föra fram gemensamma behov av regeljusteringar för att säkerställa att vi når klimatmålen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Urban Emson (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna tillstyrker förvaltningen beslut och är positiva till effektivt klimat- och miljöarbete, men vill efterlysa tydligare belysning och numeriska kopplingar mellan mål, planerade åtgärder och förväntad effekt per åtgärd. Det synes i många delar av klimat och energi strategin att mål sätts utifrån vad som borde uppnås, men att analysen huruvida detta är praktiskt görbart ofta brister. Vilka konkreta åtgärder som behövs för att uppnå målen är ofta yvigt och oklart formulerat, och effekterna och kostnaderna av dessa åtgärder saknas ofta. Riskanalys om vad genomförbarheten av dessa åtgärder är vore också en naturlig del av en plan.



Dessutom efterlyser SD en tydlig uppföljningsplan där man inte bara ser till totalmålens uppfyllande utan också följer upp varje individuell signifikant aktivitet och åtgärd som omfattas

## **Stadsbyggnadsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Sara Stenudd m.fl. (V) enligt följande.

Vi välkomnar en reviderad Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020 – 2045. Omställningen till en hållbar energianvändning innebär oerhörda utmaningar som klargörs för oss från dag till dag och tiden är knapp för att undgå de värsta konsekvenserna som forskarvärlden varnar för. Eftersom denna utmaning är stor och strategin ska gälla för så långt tid framöver, anser vi att den inte går tillräckligt långt i att peka ut konkreta och handfasta förändringar som når upp till den utmaning vi står inför. Kort sagt ser vi inte att strategin leder till att målen i klimatlagen kommer att uppfyllas. Strategin bör därför ges en konkret handlingsplan med tydliga tidsbestämda mål för utsläppsminskningarna som årligen följs upp, med tydligt utpekade åtgärder och aktörer som ansvarar för detta och slutligen överenskommelser med dessa aktörer om genomförandet. Vi behöver en reviderad strategi men den bör vara kraftfullare än det föreliggande förslaget.