

## Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* bilaga 3 till utlåtandet, godkänns.
2. *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* bilaga 3, ersätter Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040, Dnr 134-175/2015
3. Kommunstyrelsen ska beakta *Klimathandlingsplan 2020- 2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* vid upprättande av förslag till budget.
4. Samtliga nämnder ska inarbeta *Klimathandlingsplan 2020- 2023- För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* i sin verksamhetsplanering.
5. Stockholms Stadshus AB uppmanas att inarbeta och ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att inarbeta *Klimathandlingsplan 2020-2023 -För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* i sin verksamhetsplanering.
6. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden göra en årlig uppföljning av *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* där resultatet redovisas till kommunfullmäktige.

**Föredragande borgarråden Anna König Jerlmyr och Katarina Luhr** anför följande.

Ärendet

I samband med budgeten för år 2019 fick kommunstyrelsen i uppdrag av Kommunfullmäktige att revidera Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040, att ta fram en koldioxidbudget med kvarvarande utsläpp i enlighet med Parisavtalet samt att utreda hur staden kan bli klimatpositiv till 2040.

*Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* är resultatet av samtliga dessa uppdrag, och ersätter därmed Strategin för ett fossilfritt Stockholm 2040.

*Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* anger hur staden ska nå sina ambitiösa klimatmål, fastlagda i Miljöprogram 2020-2023.

Dessa mål är:

*Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040*, med följande etappmål till 2023:

- Minskade växthusgasutsläpp – högst 1,5 ton CO<sub>2</sub>e per invånare
- Minskad klimatpåverkan från konsumtionen

*En fossilfri organisation 2030*, med följande etappmål till 2023:

- Minskade växthusgasutsläpp – högst 105 000 ton CO<sub>2</sub>e från stadens verksamheter
- Effektiv energianvändning

Klimathandlingsplanen uttrycker stadens klimatbudget som visar återstående utsläpp till 2040, i form av en ambition på maximalt tillåten utsläppsmängd om 19 miljoner ton koldioxidekvivalenter under perioden 2020-2040.

För perioden 2020-2023 redovisas konkreta åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser som ska leda till att etappmålet om högst 1,5 ton CO<sub>2</sub> per invånare nås. Dessa åtgärder är angivna som beting för olika utpekade kommunala nämnder och bolagsstyrelser. Åtgärdsbetingen utgör stadens klimatbudget för perioden 2020-2023.

Klimathandlingsplanen anger också hur staden kan ha nettonollutsläpp senast år 2040, bland annat genom att aktivt vidta åtgärder för att öka produktionen av biokol samt driva på arbetet för att fånga in och lagra koldioxid.

Det långsiktiga målet är att Stockholm ska vara klimatpositiv 2040. För att nå detta mål kan staden arbeta med klimatåtgärder rörande konsumtion av till exempel flygresor, mat och byggmaterial. Men det krävs även en utveckling av teknik och affärsmodeller för negativa utsläpp samt en kraftsamling tillsammans med såväl regering som EU krävs, då staden inte har rådighet över flera åtgärder inom framför allt transportområdet.

*Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* gör att Stockholms stad tar viktiga steg mot en ledande position bland världens städer att möta intentionerna i Parisavtalet.

## Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret och remitterats till arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, överförmyndarnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Kommunstyrelsens pensionärsråd, Kommunstyrelsens Råd för Agenda 2030, stadsrevisionen, BIL Sweden, Byggmaterialindustrierna, Byggmästareföreningen, Cykelfrämjandet, Ekokommunerna, Energiforsk, Energiföretagen Sverige, Energimyndigheten, Fastighetsägarna Stockholm, Folkhälsomyndigheten, Fältbiologerna, Föreningen för samhällsplanering, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Göteborgs stad, Handelskammaren, HSB Stockholm, IKEM - Innovations- och kemiindustrierna i Sverige, Karolinska Institutets (KI) institut för miljömedicin, Kemikalieinspektionen (KEMI), Klimatkommunerna, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Länsstyrelsen Stockholm, Malmö stad, Myndighet för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturskyddsföreningen Riks, Naturskyddsföreningen Stockholm, Naturvårdsverket, Nordic Galvanizers, Region Stockholm, Revisionskontoret, Riksbyggen, Sveriges Allmännyttan (tidigare SABO), Sweden Green Building Council (SGBC), Storsthlm, Strålsäkerhetsmyndigheten, Swedavia, Svenskt Vatten, Svenskt Näringsliv, Sverige Färg och Lim Företagare, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat förslaget till samtliga dotterbolag i koncernen.

Kemikalieinspektionen (Kemi), Myndighet för samhällsskydd och beredskap (MSB), Sweden Green Building Council (SGBC) har avstått från att besvara remissen.

Byggmaterialindustrierna, Byggmästareföreningen, Cykelfrämjandet, Ekokommunerna, Energiforsk, Energimyndigheten, Folkhälsomyndigheten, Fältbiologerna, Föreningen för samhällsplanering, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Handelskammaren, HSB Stockholm, IKEM - Innovations- och kemiindustrierna i Sverige, Klimatkommunerna, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Malmö stad, Naturskyddsföreningen Riks, Nordic Galvanizers, Revisionskontoret, Riksbyggen, Sveriges Allmännytt (tidigare SABO), Swedavia, Svenskt Vatten, Svenskt Näringsliv, Sverige Färg och Lim Företagare, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Regioner, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten har inte inkommit med svar.

Därutöver har Ellevio, Extinction Rebellion Stockholm, Neste AB, Svensk Betong samt en grupp medborgare inkommit med ett yttrande.

*Arbetsmarknadsnämnden* välkomnar handlingsplanen och anser att handlingsplanen skulle kunna sättas i ett Agenda 2030 sammanhang för att skapa medvetenhet för de globala målen.

*Exploateringsnämnden* anser att handlingsplanen är huvudsakligen välskriven och omfattande men lämnar specifika synpunkter, bland annat avseende transportarbete, energieffektivisering och klimatkrav vid upphandling.

*Fastighetsnämnden* ser positivt på förslaget till klimathandlingsplan och framhåller att etappmålet om lägre energianvändning till 2023 samt produktionsmålet av solenergi utgör stora utmaningar.

*Idrottsnämnden* anser att strategin är tydlig och har konkreta klimatmål, och anser att de högt uppsatta målen kommer att kräva ytterligare satsningar i de områden som berör nämndens verksamheter.

*Kulturnämnden* välkomnar handlingsplanen och ser positivt på att kopplingen till de globala målen är konkretiserad.

*Kyrkogårdsnämnden* är positiv till förslaget till handlingsplan.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* välkomnar handlingsplanen och ställer sig i stort sett bakom den men lämnar även några detaljerade synpunkter bland annat avseende transportsektorn, energianvändning samt konsumtion.

*Servicenämnden* är positiv till handlingsplanen och framhåller att det finns utmaningar i hur uppföljningen av denna ska göras, bland annat avseende minskningen av fossil plast.

*Socialnämnden* ställer sig positiv till den nya klimathandlingsplan som anses ambitiös och efterfrågar en förkortad version av den för att underlätta kommunikationen till stadens invånare.

*Stadsbyggnadsnämnden* välkomnar klimathandlingsplanen och dess ambition att befästa Stockholms roll som en föregångare i klimatarbetet och framhåller att den hade gärna sett en bredare beskrivning av hur bebyggelsestrukturen påverkar invånarnas möjligheter att leva klimatsmart.

*Trafiknämnden* välkomnar planens ambitiösa målsättningar, som bedöms innebära utmaningar och kräva insatser för att få nödvändiga lagändringar och styrmedel på plats.

*Utbildningsnämnden* ställer sig positiv till klimathandlingsplanen och lämnar specifika synpunkter om områdena skolmältider, upphandling och resor.

*Äldrenämnden* ställer sig bakom handlingsplanen.

*Överförmyndarnämnden* är positiv till förslaget och vill betona vikten av samverkan med andra aktörer i samhället i arbetet för ett minskat fossilberoende.

*Bromma stadsdelsnämnd* är mycket positiv till att handlingsplanen har tagits fram och menar bland annat att större hänsyn behöver tas till klimatpåverkan vid byggande samt till konsumtion i sin helhet.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* är positiv till stadens nya klimathandlingsplan.

*Farsta stadsdelsnämnd* ser positivt på förslaget och ambitionsnivå och framhåller att fler konkreta förslag till åtgärder på stadsdelsnivå skulle underlätta arbetet för stadsdelsnämnderna.

*Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd* ställer sig positiv till klimathandlingsplanen och framhåller att ytterligare fokus borde riktas mot övriga växthusgaser såsom fluorerande kolväten och svavelhexadioxid.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* är positiv till förslaget till handlingsplan och efterfrågar stöd centralt med att ansöka om externa projektmedel för klimatarbete. Vidare anser nämnden att de föreslagna åtgärderna bör kompletteras med en kostnadsuppskattning.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* är positiv till handlingsplanen och lyfter vikten av att stärka den interna samverkan i frågan om matens klimatpåverkan. Vidare efterfrågar nämnden vägledning och kompetensstöd avseende klimatkrav vid upphandling.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* är positiv till handlingsplanen och lyfter vikten av att stärka samverkan kring kollektivtrafiken med Region Stockholm, samt vägledning och kompetensstöd avseende klimatkrav vid upphandling.

*Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd* är positiv till klimathandlingsplanen och efterfrågar kompetenshöjande insatser inom området samt stöd med att leda samverkan och att göra prioriteringar.

*Skarpnäcks stadsdelsnämnd* ställer sig positiv till handlingsplanen och den höjda ambitionsnivån i klimatarbete, och poängterar bland annat vikten av samverkan internt i staden för att definiera lämpliga klimatkrav vid upphandlingar av olika kategorier.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* ser positivt på handlingsplanen och efterfrågar en tydligare och mer konkret vägledning avseende åtgärderna och hur de ska prioriteras.

*Spånga-Tensta stadsdelsnämnd* ställer sig positiv till handlingsplanen.

*Södermalms stadsdelsnämnd* ställer sig positiv till den nya handlingsplanen och lyfter bland annat ett behov av samverkan kring att definiera lämpliga klimatkrav vid upphandlingen av olika kategorier.

*Älvsjö stadsdelsnämnd* välkomnar klimathandlingsplanens ökade ambition och ställer sig bakom dess förslag.

*Östermalms stadsdelsnämnd* ställer sig positiv till Klimathandlingsplanen och anser att samverkan kring att definiera lämpliga klimatkrav vid upphandlingar behövs inom flera kategorier.

*Stockholms Stadshus AB* ser positivt på stadens ambitiösa klimatmål och lämnar ett antal specifika synpunkter, bland annat om energieffektiviseringsmålen. Koncernledningen vill särskilt lyfta fram remissvaren från dotterbolagen Stockholm Exergi, Bostadsbolagen, Stockholm Vatten och Avfall AB, SISAB Skolfastigheter i Stockholm AB och AB STOKAB.

*Kommunstyrelsens pensionärsråd* ställer sig bakom äldrenämndens remissvar.

*Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030* ser förslaget som ambitiöst och framåtsyftande. Rådet framhåller vikten av att i större utsträckning involvera medborgare, stadsdelar, näringslivet och civilsamhället i arbetet med att nå de uppsatta målen, samt att tydligare lyfta fram kopplingen mellan arbetet för miljö- och klimat och jämställdhet respektive samt jämlikhet. Vidare föreslår rådet att så kallade aspiratoriska mål sätts upp i handlingsplanen.

*Stadsrevisionen – Revisorskollegiet* anser att den årliga uppföljningen av klimathandlingsplanen bör ske tillsammans med uppföljningen av stadens miljöprogram och att resultatet bör redovisas till kommunfullmäktige.

*BIL Sweden* stödjer det övergripande målet i handlingsplanen och anser att den innehåller många bra åtgärder och lämnar in ett antal specifika synpunkter.

*Energiföretagen Sverige* ställer sig bakom Stockholms Exergis remissvar.

*Fastighetsägarna Stockholm* delar stadens klimatambition i huvudsak, och anser att fördjupat samarbete behövs för att skapa förutsättningar för sin bransch att öka takten i genomförandet av klimatåtgärder.

*Göteborgs stad* bedömer att det är en väl strukturerad plan som kommer hjälpa Stockholms stad att nå sina klimatmål. Staden lämnar några förslag till komplettering, bland annat gällande kommunikation och samverkan med externa aktörer, samt om differentiering av målet om netto-nollutsläpp.

*Karolinska Institutets institut för miljömedicin* anser att klimathandlingsplanen är ambitiös, grundlig och omfattande och betonar vikten av att även beakta effekter på folkhälsan i klimatarbetet.

*Länsstyrelsen Stockholm* är positiv till handlingsplanen och har förslag på justeringar för att ytterligare förstärka programmet, bland annat om reduktionspotential, konsumtion och elfordon.

*Naturskyddsföreningen Stockholm* anser att handlingsplanen visar en lovvärd ambition med omfattande åtgärder men är oroliga över att målen inte nås till 2030, och lämnar ett antal specifika synpunkter.

*Naturvårdsverket* tillstyrker i stora delar förslaget, som anses ha en hög ambitionsnivå och ett genomarbetat upplägg för genomförande och uppföljning. Verket anser att ambitionsnivån i ett antal områden behöver stärkas, bland annat inom transport, och bebyggelseplanering och elvärme.

*Region Stockholm* ställer sig positiv till stadens klimathandlingsplan och betonar vikten av åtgärder som leder till minskat transportbehov samt ökad användning av klimatsmarta färdmedel.

*Storshlm* framhåller att klimathandlingsplan 2020-2023 väl speglar stadens höga ambition att målmedvetet minska utsläppen av växthusgaser och betonar vikten av en stark regionalsamverkan i klimatarbetet, bland annat avseende konsumtion, kollektivtrafik och elförsörjning.

*Strålsäkerhetsmyndigheten* lämnar information om elektromagnetiska fält.

*Trafikverket* ser mycket positivt på att stadens ytterligare har höjt ambitionen med klimatarbetet, samt att handlingsplanen lyfter vikten av samverkan mellan olika aktörer. Verket lämnar specifika synpunkter om områdena transport samt luftkvalitet och buller.

*Transportföretagen* välkomnar handlingsplanen och stöder dess långsiktiga mål, och framhåller ett antal specifika synpunkter avseende de delar av handlingsplanen som berör transportsektorn.

*Ellevio* anser att det är mycket bra att staden har så offensiva klimatmål och bidrar gärna till att uppfylla dessa. Bolaget vill särskilt lyfta att samverkan mellan offentliga och privata aktörer behöver förstärkas för att klara klimatutmaningen.

*Extinction Rebellion Stockholm* anser att handlingsplanen borde skärpas, bland annat vad gäller områdena konsumtion och vägtrafik. Föreningen

föreslår inrättande av medborgarråd på kommunalnivå för att gynna klimatarbetet.

*Neste AB* välkomnar en ambitiös och konkret handlingsplan som bygger på ett flertal åtgärder och ser gärna ett samarbete kring innovativa lösningar för att uppnå stadens mål.

*Svensk Betong* anser att handlingsplanen är genomarbetad och ser bland annat positivt på införandet av krav avseende koldioxidutsläpp från byggandet.

*En grupp medborgare* anser att de övergripande målen i handlingsplanen är goda men menar att det även behövs en plan för att minska utsläppen utanför stadsgränsen, i synnerhet konsumtionsrelaterade utsläpp.

## Våra synpunkter

I december 2015 enades världens länder i Paris om ett globalt klimatavtal. Parisavtalet innebär att världens länder ska hålla ökningen av den globala medeltemperaturen väl under 2 grader med sikte på att inte överstiga 1,5 grader. Länderna ska också öka anpassningsförmågan mot skadliga effekter från klimatförändringarna. Enligt FN:s klimatpanel IPCC har vi nu tio år på oss att halvera utsläppen globalt för att ha en chans att hindra de värsta klimatförändringarna.

För att visa vägen mot en fossilfri värld är världens städer nyckeln. Här finns den innovation och förändringskraft som behövs för en hållbar omställning.

Med denna *Klimathandlingsplan 2020-2023 för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* tar Stockholm viktiga steg mot en ledande position bland världens städer för att möta intentionerna i Parisavtalet.

Vi är därför stolta över att kunna presentera Stockholms nya klimathandlingsplan, där en ny inriktning är att Stockholm ska vara en klimatpositiv stad år 2040.

Klimatarbetet skalas nu upp ytterligare - vi ska gå före för att visa vägen i arbetet för en klimatsmart och hållbar stad. Den nya planen sätter målet att släppa högst 1,5 ton CO<sub>2</sub> per invånare till 2023 – detta mål ska vi uppnå genom en mängd olika åtgärder som delats ut som beting till stadens olika nämnder och bolagsstyrelser.

Jämfört med tidigare planer påskyndas reduktionen av utsläppen. En klimatbudget har arbetats fram med ambitionen att begränsa de kvarvarande utsläppen till 19 miljoner ton fram till år 2040 och att Stockholm därefter inte har några nettoutsläpp av växthusgaser. Detta är den del av den globala klimatbudgeten utgående från Parisavtalet som staden avser att ta på sig.



Därutöver redovisas tydliga beting och konkreta åtgärder för hur mycket minskningar olika nämnder och bolag i staden behöver åstadkomma fram till år 2023. Konsumtionens påverkan på klimatet är stor men ingår inte i stadens systemgränser. Staden kan dock som upphandlande organisation bidra och inspirera till minskat klimatavtryck och därför har den nya klimathandlingsplanen för första gången nya mål för att minska utsläpp från vår konsumtion.

Ett flertal remissinstanser lyfter vikten av ökat stöd i arbetet med att ställa klimatkrav i upphandlingar. Då Stockholms stad upphandlar varor och tjänster för stora summor varje år är detta en viktig fråga att arbeta vidare med inom staden, och är mycket viktigt när det gäller att minska stadens konsumtionsutsläpp.

Stadens klimatarbete påbörjades redan år 1996, en tid när få andra städer uppmärksammat denna globala fråga. Staden har sedan dess nästan halverat de årliga utsläppen av växthusgaser samtidigt som folkmängden ökat kraftigt. De senaste åren har vi i Stockholm tagit viktiga steg i klimatarbetet på vägen mot ett utsläppsfritt samhälle: under 2020 har den sista koleldningen i Värtaverket avslutats, som fram till nu varit Stockholms enskilt största källa till koldioxidutsläpp. Klimathandlingsplanen visar oss vägen för att minska utsläppen från andra utsläppskällor, där exempelvis eldning av fossil plast samt utsläpp från vägtrafiken är bland de viktigaste delarna att ta tag i. Flera remissinstanser lyfter också behovet av tydligare styrning det gäller utsläppsminskningar från transportsektorn och för att minska stadens plastanvändning.

För att nå vårt långsiktiga mål om klimatpositivitet till 2040 behövs det också en del politisk och teknisk utveckling på flera nivåer, regionalt, nationellt och globalt. Genom upphandlingskrav, kommunikationsinsatser, samverkan med akademien, näringslivet och civilsamhället kan vi som Sveriges huvudstad påverka och påskynda utvecklingen i rätt riktning.

Arbetet med att engagera medborgare, civilsamhälle, näringsliv och akademi är av stor vikt och understryks av flera remissinstanser som bland annat lyfter behovet av fördjupat samarbete mellan staden och näringslivet, samverkan med andra kommuner och behovet av medborgarinflytande. Då klimatfrågan genomsyrar hela samhället och åtgärder behövs på alla nivåer anser vi att det är av stor vikt att förankra och fördjupa stadens klimatarbete med olika aktörer.

Vi är övertygade att Stockholms engagemang och hårda arbete för klimatet kommer att göra oss världsledande i det globala arbetet med att förverkliga

Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet, där staden intar rollen som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet.

## Bilaga

1. Reservationer m.m.
2. Remissen Klimathandlingsplan 2020-2023 För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 med spårade ändringar
3. Klimathandlingsplan 2020-2023 För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 med godkända ändringar.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Jan Valeskog (S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslaget till beslut.
2. Att därutöver anföras följande.

Vi välkomnar den efterlängtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Förslaget till klimathandlingsplan har lästs och behandlats av olika aktörer, både av stadens egna förvaltningar och bolag samt av externa aktörer så som myndigheter, ideella organisationer och kommuner och regioner. Den omfattande remissrundan har resulterat i många väl genomarbetade remissvar i syfte att hjälpa staden i sitt klimatarbete. Det är med besvikelse vi noterar att i princip inga förbättringar har gjorts av klimathandlingsplanen utifrån de många konstruktiva förslag som inkommit. Att majoriteten inte förmår ta till sig av experternas råd och synpunkter är inte bra.

Ett exempel är miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag på ny modell för att visualisera klimatbudgeten. Eftersom modellen i klimathandlingsplanen felaktigt ger ett intryck av att utsläppen av växthusgaser helt upphört till år 2040 ger nämndens förslag en mer transparent bild av hur de fossila utsläppen av växthusgaser kan komma att minska. Förslaget innebär ingen förändring i sak men tydliggör att de totala bruttoutsäppen för staden för åren 2020-2040 är högre än vad som presenterats i klimathandlingsplanen, nämligen 19,9 miljoner ton istället för 19,1 miljoner ton. Vi menar att det är viktigt att siffrorna som presenteras i handlingsplanen är rättvisande.

Ett annat exempel är Stockholm Vatten och Avfall samt Stockholm Exergi som lyfter fram att GHG-protokollet (Greenhouse Gas Protocol) bör användas. Genom att både beräkna de egna utsläppen (scope 1) och de indirekta utsläpp som verksamheten ger upphov till men som uppstår i andras verksamheter (scope 2 och 3) skapas underlag för var i värdekedjan de största klimatvinsterna kan göras. För att få fram viktiga områden inom det som benämns som scope 3 krävs påverkan genom rätt hantering av inköp, transporter och avfallshantering. För detta behöver staden arbeta med inköpsrutiner, reserutiner och hantering av avfall och restprodukter. Om scope 2 och 3 inte beaktas ökar risken för suboptimering och omfördelning av utsläpp snarare än faktiskt minskade utsläpp.

Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället påverkas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen.

Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. Flera remissinstanser, Stockholms Stadshus AB, Stockholms Hamnar, Stockholm Exergi, med flera, lyfter fram att den samhällsekonomiska kostnaden per åtgärd bör redovisas för att kunna prioritera de åtgärder som ger störst effekt per krona. Vi håller med om att de föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Dels för att synliggöra vilka åtgärder som har störst potential kostnadsmässigt och dels för att lättare följa upp att klimatarbetet ges tillräckliga resurser. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder. Stadens nämnder och bolag bör också ges i uppdrag att återkomma med en egen resursuppskattning för att följa handlingsplanen. Frånsteg av givna beting bör också rapporteras skyndsamt – gärna med förslag på kompletterande åtgärder – till kommunstyrelsen.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets

smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avsäger sig staden rådighet.

Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är tyvärr knapphändig i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Kapitlet "Samverkan med stadens näringsliv, stockholmarna och nätverk för städernas klimatarbete" behöver utvecklas och stärkas.

Kommunstyrelsen bör också ges i uppdrag att återkommande rapportera status för klimatarbetet och uppföljningen utifrån koldioxidbudgeten för stadens invånare. Det är centralt att visa på både svårigheter och möjligheter i klimatarbetet och engagera hela staden i omställningsarbetet.

#### **Åtgärder inom transportsektorn**

Närmare 10 procent av det nationella trafikarbetet sker med personbilar registrerade i Stockholms stad. Av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser står vägtransporter för cirka 40 procent, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och Trafikverkets prognoser visar att persontrafik och godstrafik ökar. Koldioxidutsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Vi håller med miljö- och hälsoskydds nämnden och Trafikverket om att detta inte avspeglas i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Naturvårdsverket skriver "när det gäller transporter är ambitionsnivån i klimathandlingsplanen för låg och detta har också betydelse för möjligheten att nå de nationella utsläppsmålen". Det är mycket allvarligt att det saknas åtgärder motsvarande 84 100 ton. Istället för att presentera och genomföra åtgärder ska majoriteten ta fram en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna, något som Naturvårdsverket inte håller med om och listar flera åtgärdsförslag som staden har full rådighet över. Även vi menar att det finns många åtgärder som staden har rådighet över men som majoriteten valt att inte ta med i klimathandlingsplanen. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande, uteserveringar och bussar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgodsgods kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000

ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt.

Istället förordar majoriteten att sjötransport av massor skulle kunna användas för utbyggnaden av den nya avloppstunneln mellan Åkeshov och Henriksdal (Stockholms Framtida Avloppsrening SFA). Stockholm Vatten och Avfall skriver i sitt remissvar att: *Denna fråga har utretts noga och förslaget har avfärdats på grund av flera orsaker. Särskilt den orsaken att det bedömts vara tekniskt ogenomförbart att anlägga hamnar i anslutning till arbetstunnlarna. I vårt nya miljötillstånd är det därför beslutat att inte använda sjötransporter inom SFA. Därför är det inte bra att hänvisa till just detta projekt i klimathandlingsplanen när det inte kommer att ske.*

Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Detta måste ändras. Ett sätt är att skapa fler samlastningscentraler, då blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, koldioxidutsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad.

Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, det är en av de saker som staden bör verka för. Parallellt bör ett arbete föras med regionen för att hitta möjligheter att nå ett regionalt stopp som kan kommuniceras med stockholmarna i god tid. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga "aspiratoriska" mål driver på förändringar i andra led.

I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, utträta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoollösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen måste utvärderas så att dessa snarast vid behov kan skärpas i syfte att göra det fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Stockholm Parkering erbjuder idag parkeringsköp, alltså att en fastighetsägare mot

ersättning får tillgång till bilplatser i ett garage i närheten av den egna fastigheten. Bolaget bör även erbjuda gröna parkeringsköp där parkeringsnormen reduceras mot att fastighetsägaren exempelvis inrättar en elbilpool och gör cykelfrämjande åtgärder. Staden bör också uppvakta regionen om att utveckla SL-kortet till ett mobilitetskort där även transporttjänster som exempelvis bilpooler kan ingå.

För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram. Dessutom måste bussarnas framkomlighet prioriteras och tunnelbanan byggas ut.

Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Det är bra att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferentieras vilket även bör kunna gälla för parkeringsavgifterna så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.

Handlingsplanens föreslagna åtgärder fokuserar dock mycket på att verka för att straffa dem som gjort ett felaktigt val när de köpte bil för tio år sedan. Vi behöver istället sätta fokus på att verka för att stockholmarna gör rätt val nu. Staden borde därför verka för att malus-delen i bonus malus-systemet stärks så att det blir avsevärt dyrare att idag köpa en tyngre bil som ska drivas med fossilt bränsle. Samtidigt som staden försöker påverka regeringen och EU kring regleringen av etanol måste staden också uppvakta regeringen om att påskynda ökningen av reduktionsplikten så att befintliga dieslbilar snart kan köras på biodiesel.

I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Vi håller med Trafikverket om att ”beskrivningen bör justeras då Bromma flygplats med största sannolikhet inte trafikeras 2040, baserat på vad vi vet idag. Alternativt redogöra för två versioner, ett med och ett utan Brommaflygets direkta utsläpp inom Stockholms stad”. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att konsekvenserna inte återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full markhyra av flygplatsen kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis

inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

#### **Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen**

Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att utläsa om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens klimathandlingsplan fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen, vilket även Stockholm Exergi lyfter fram i sitt remissvar.

Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan alltså vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i handlingsplanen.

En av anledningarna till att energieffektiviseringsåtgärder inte har genomförts på befintliga byggnader är att kalkylräntan på 5 procent är för hög och gör att åtgärderna inte blir lönsamma. Enligt miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle en sänkt kalkylränta för energieffektiviserande åtgärder nå högre energieffektiviseringsmål.

I handlingsplanen måste det tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det är inte rimligt att nöja sig med detta. Istället måste staden ta ett

kraftigt omtag och förstärka arbetet. Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering. Vi hade hoppats att majoriteten skulle ändrat dessa skrivningar efter miljöförvaltningens demonstrationsprojekt om målstyrd energiförvaltning som gav lovande resultat.

För att öka fler fastighetsägares incitament att genomföra klimatåtgärder ska staden verka för att systemet för ROT-avdrag revideras så att det gäller för bostadsrättsföreningar, hyreshus och villor som genomför klimatåtgärder.

Vad gäller fjärrvärmens måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen stod tidigare att stängningen ska ske senast år 2022, detta är nu justerat till år 2020. Även koldioxidbudgeten måste justeras.

Omställningen av bebyggelsens uppvärmning har tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmens är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid biokraftvärmeverket i Värtan. På sikt är potentialen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken.

Idag finns en hel del elbaserad uppvärmning i Stockholm. En åtgärd som staden behöver arbeta med är att ställa krav på att installera klimatneutral fjärrvärme i nyproduktion av flerbostadshus, skolor och idrottsfastigheter.

I avsnittet kan vi läsa om kvarvarande utsläpp från fjärrvärmens. Där tas bland annat upp el till fjärrvärmens värmepumpar. Det är anmärkningsvärt att kvarvarande utsläpp inte redovisas för något annat än fjärrvärmens. Varför ska utsläpp från elen till fjärrvärmens värmepumpar redovisas men inte elen till fastighetsägares värmepumpar?

#### **Åtgärder inom elproduktion och användning**

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transportererna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen kommer att öka framöver.

Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan betyda olika saker – brist på elenergi, effektbrist och/eller nätkapacitetsbrist – bör begreppet korrigeras för att inte skapa onödig förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot finns risk för effektbrist och redan idag brist på nätkapacitet.

Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effekt- och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och



genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Men glädjen var kortvarig, redan i mars 2020 slutade elsamordnaren. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar. Detta är också något som lyfts fram av Stockholms Hamnar, Stockholm Exergi och Ellevio. Stockholm Exergi skriver ”den rådande kapacitetsbristen i Stockholms elnät är så pass allvarlig att den kan komma att utgöra ett hinder för möjligheten att nå stadens klimatmål till 2040”.

#### **Åtgärder inom gasproduktion och användning**

I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp. Läckaget är mångdubbelt större än utsläppen vid förbränningen av gas. Metan är dessutom en mycket effektivare växthusgas än koldioxid även om den stannar kortare tid i atmosfären. Det är oacceptabelt att vi inte låtsas om ett så stort utsläpp i beräkningar och budget. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna, vilket även Naturvårdsverket skriver. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras. Vi håller med Stockholm Vatten och Avfall när de skriver att ”det behöver motiveras varför inte läckage från stadsgasnätet ska räknas med. De stora utsläppen från nätet motsvaras svårigen av dess begränsade nytta. Stadsgas innehåller dessutom naturgas och det är en stor fossil källa som borde åtgärdas.”

I staden finns också stora metanutsläppen vid Henriksdals reningsverk och Bromma reningsverk. Utsläppen uppskattades år 2018 till 21 000 ton koldioxidekvivalenter. Vi håller med Stockholm Vatten och Avfall om att dessa borde tas med i beräkningarna av växthusgasutsläpp. Perioden 2020-2021 kan metanutsläppen sänkas med 4 700 ton per år jämfört med år 2015, och när gasen samlas in i gassystemet och nyttiggörs är minskningen istället 5 800 ton per år perioden 2022-2023. Totalt kan utsläppen alltså minska med motsvarande 21 000 ton jämfört med utsläppen år 2015, innan åtgärder började vidtas.

#### **Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter**

Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

#### **Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser**

Handlingsplanen saknar mål för utsläppsminskningar på de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är inte tillfredsställande. Samtliga åtgärder måste ha beräknade utsläppsminskningar, det är inte rimligt att de konsumtionsbaserade utsläppen undantas från detta. När åtgärder beslutas måste det framgå vad de beräknas leda till och vara möjligt att följa upp utfallet.

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från

tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv.

En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicys uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS.

I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjlig. Om majoriteten nu menar allvar med att det går att införa klimatkompensation och att det ska göras så hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad. Handlingsplanen behöver också kompletteras med en åtgärd om att införa ett system för klimatkompensation av flygresor.

En av åtgärderna om cirkulär ekonomi handlar om att utreda att införa miniåtervinningscentraler. Det är en bra idé, men inte tillräcklig. Åtgärden bör vidgas

till att på flera sätt öka tillgängligheten till återvinning. En annan åtgärd som bör genomföras direkt är att öka öppethållandet på stadens befintliga återvinningscentraler.

Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* bilaga 3 till utlåtandet, godkänns.
2. *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* bilaga 3, ersätter Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040, Dnr 134-175/2015
3. Kommunstyrelsen ska beakta *Klimathandlingsplan 2020- 2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* vid upprättande av förslag till budget.
4. Samtliga nämnder ska inarbeta *Klimathandlingsplan 2020- 2023-För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* i sin verksamhetsplanering.
5. Stockholms Stadshus AB uppmanas att inarbeta och ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att inarbeta *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* i sin verksamhetsplanering.
6. Kommunstyrelsen får i uppdrag att i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden göra en årlig uppföljning av *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* där resultatet redovisas till kommunfullmäktige.

Stockholm den 13 maj 2020

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Katarina Luhr

*Mats Larsson*

**Reservation** anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Delvis bifalla Kommunstyrelsens förslag
2. Därutöver anför följande

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Vidare innebär den globala pandemin att många av de antaganden om vad som är möjligt att åstadkomma eller i vilket tempo dessa förändringar kan ske helt ställts på huvudet. Förändringarna har skett på ett sätt som ingen skulle ha önskat men har förändrat horisonten för vad som är möjligt och även visat på andra sidor av vikten av ett hållbart och motståndskraftigt samhälle.

Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i såväl Klimathandlingsplanen som Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Nästan ordagrant samma synpunkt återkom i ”Vägledning för lokalt arbete med miljömål och Agenda 2030” där det konstaterades att ”miljön har fått stå tillbaka för ekonomisk tillväxt visar också den årliga uppföljningen av Sveriges miljömål”. Det var en tämligen försiktig skrivning som pekar på vikten av att upptäcka och hantera målkonflikter. Men även en så försiktig vägning av tillväxtens behov mot planetens möter kritik i Stadsledningskontorets yttrande som anser att vägledningen ”skulle vinna på att ha ett resonemang kring hur tillväxt och stadsutveckling kan användas

som motor för att uppnå mål istället för att problematisera detta som målkonflikter”. Dessa försök att låtas som att det inte kommer finnas konflikter gör det svårt för enskilda instanser och tjänstemän att navigera dessa konflikter när de uppstår. Vi ser det exempelvis i en del av remissvaren att kraven på lönsamhet innebär svåra avvägningar, och att hittills svävar stadens miljöpolitik på målet där de nödvändiga investeringarna eller åtgärderna kommer i konflikt med borgerlig politik.

Programmet och handlingsplanen anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelerspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelerspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

**Särskilt uttalande** gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna instämmer i att Stockholm bör vara ett föredöme gällande klimatarbetet och skapandet av en hållbar utveckling. Vi vill dock understryka vikten av att åtgärder kopplat till detta arbete bör analyseras med utgångspunkt i sin kostnadseffektivitet och påverkan på stockholmarnas vardag. Att det ska föreligga tvång på företag och stockholmarna att anpassa sig till privatekonomiskt kostsamma åtgärder är fel väg att gå för att utveckla både Stockholm och stadens klimatåtgärder.

Vi anser att klimatinsatser bör göras där de har störst effekt per satsad krona, vilket innebär att internationella klimatinvesteringar som minskar utsläppen från de största utsläppsländerna bör prioriteras. Att genomföra dyra, men i praktiken verkningslösa klimatinsatser när mer kostnadseffektiva alternativ står till buds är inte att ta ansvar för skattebetalarnas pengar.

Sverigedemokraterna vill se en klimatpolitik baserad på kostnadseffektivitet och respekt för invånarnas behov i deras vardag.

**Ersättaryttrande** gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar den nya klimathandlingsplanen men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar

klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen.

Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som handlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel.

Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att Stockholmare ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörsplantager för tillverkning av etanol.

Vi ser positivt på att handlingsplanen lyfter vikten av att följa upp konsumtionens klimatpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen.

För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmare nämns i handlingsplanen, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ.

Det måste bli enklare för stockholmare att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I handlingsplanens avsnitt om cirkulär ekonomi och återbruk nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna.

Vi beklagar att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om en återbruchsdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i en klimathandlingsplan som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden.

När det kommer till utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökat utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegonorm inom den kommunala verksamheten.

Avslutningsvis vill vi hålla med de som tagits upp av förvaltningar i remissrundan om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna.



## Remissammanställning

### Ärendet

I samband med budgeten för år 2019 fick kommunstyrelsen i uppdrag av Kommunfullmäktige att revidera *Strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040*, dnr 134-175/2015, att ta fram en koldioxidbudget med kvarvarande utsläpp i enlighet med Parisavtalet samt att utreda hur staden kan bli klimatpositiv till 2040. *Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* är resultatet av dessa uppdrag, och ersätter därmed *Strategin för ett fossilfritt Stockholm 2040*.

I samband med budgeten 2019 gav också kommunfullmäktige kommunstyrelsen i uppdrag att revidera Stockholms stadsmiljöprogram 2019-2019, dnr 303-122/2014. Revideringen ska återspegla Stockholms målsättning att vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet. Arbetet för miljö och klimat ska göra tydliga avtryck inom alla områden och stadens verksamheter ska gå före för att visa vägen i arbetet för en klimatsmart och hållbar stad. Uppdraget att revidera Stockholms stads miljöprogram 2016-2019 hanteras i särskild ordning parallellt med beredningen av detta ärende.

Ett resultat av arbetet med revideringen av Stockholms stads miljöprogram 2016-2019 är att hierarkin mellan dokumenten inom klimat- och miljöområdet behöver bli tydligare. I förslag till nytt miljöprogram föreslås mål på kort och längre sikt, medan konkretiseringen av åtgärder föreslås ske i handlingsplaner. Revideringen av *Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040* föreslås därför benämnas *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040*.

I stadens *Miljöprogram 2019-2023* anges Stockholms stads målsättningar på klimatområdet. I *Klimathandlingsplan 2020-2023 - för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040* konkretiseras ansvarsfördelning och exempel på vilka åtgärder som kan genomföras för att nå målen.

Under 2017 och 2018 togs tretton klimatutredningar fram inom ramen för genomförandet av *Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040*. Dessa klimatutredningar har utgjort det huvudsakliga kunskapsunderlaget i arbetet med åtgärdsförslag i *Klimathandlingsplan 2020-2023*. Åtgärdsförslagen och rekommendationerna från utredningarna har prövats mot ny kunskap och den aktuella situationen i nämnd och bolagsstyrelse och en ny uppsättning åtgärdsförslag till 2023 har tagits fram baserat på den bedömda effekten på minskade växthusgasutsläpp. Genom en rad ambitionshöjningar ska

klimathandlingsplanen befästa staden som världsledande internationell förebild i arbetet att förverkliga Parisavtalets intentioner. Nya perspektiv har också tillförts i analysen av ny klimathandlingsplan, däribland konsumtionsbaserade utsläpp, stärkt regionalt samarbete, och formulering av viktiga arbetsprocesser att driva för fossilfrihet 2040. För ökad tydlighet mot nationella mål har ”fossilbränslefritt” ersatts med ”fossilfritt” och ”klimatneutralt” uttrycks som ”inga nettoutsläpp”.

Förslag till Stockholms stads Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 anger hur staden ska nå sina ambitiösa klimatmål, fastlagda i Miljöprogram 2020-2023.

Dessa mål är:

*Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040*, med följande etappmål till 2023:

- Minskade växthusgasutsläpp – högst 1,5 ton CO<sub>2</sub>e per invånare
- Minskad klimatpåverkan från konsumtionen

*En fossilfri organisation 2030*, med följande etappmål till 2023:

- Minskade växthusgasutsläpp – högst 105 000 ton CO<sub>2</sub>e från stadens verksamheter
- Effektiv energianvändning

Klimathandlingsplanen uttrycker stadens klimatbudget till 2040 i form av en ambition på maximalt tillåten utsläppsmängd om 19 miljoner ton koldioxidekvivalenter under perioden 2020-2040. Detta är den del av den globala klimatbudgeten som staden avser att ta på sig.

För perioden 2020-2023 redovisas konkreta åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser som ska leda till att etappmålet om högst 1,5 ton CO<sub>2</sub> per invånare nås. Dessa åtgärder är angivna som beting för olika utpekade kommunala nämnder och bolagsstyrelser. Åtgärdsbetingen utgör stadens klimatbudget för perioden 2020- 2023.

Klimathandlingsplanen anger också hur staden kan ha nettonollutsläpp senast år 2040. Detta kan till exempel ske genom att staden aktivt vidtar åtgärder för att öka produktionen av biokol. Staden kan också driva på arbetet för att fånga in och lagra koldioxid. På så vis kan kvarvarande utsläpp från till exempel plast i avfallsförbränningen kompenseras.

Det långsiktiga målet är att Stockholm ska vara klimatpositiv 2040. För att nå detta behöver teknik och affärsmodeller för negativa utsläpp utvecklas.

Staden kan inte själv uppnå ett sådant ambitiöst mål och därför behövs en kraftsamling tillsammans med såväl regering som EU.

Handlingsplanen anger vidare vilka processer som måste drivas för att de långsiktiga klimatmålen ska kunna nås. I planen anges ansvariga nämnder och bolag. Stockholms stad höjer ambitionen genom att också redovisa hur staden kan arbeta med klimatåtgärder rörande konsumtion av till exempel flygresor, mat och byggmaterial. I det arbetet kan staden gå före och inspirera andra.

I Klimathandlingsplan 2020-2023 konstateras att staden inte har rådighet över flera åtgärder inom framför allt transportområdet, och att frågan om åtgärder för vägtrafikens utsläpp behöver utredas ytterligare.

I kommunstyrelsens förslag till budget 2020 finns uppdrag om att stärka stadens påverkansarbete, och att ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030. Om de nationella styrmedlen för minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken skärps kan det finnas möjligheter för staden att öka ambitionen ytterligare.

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Med denna handlingsplan för att minska Stockholms klimatpåverkan höjer staden ambitionsnivån för att möta Parisavtalets åtaganden. För att nå Paris-avtalets 1,5-gradersmål behöver de globala utsläppen vara nära noll 2050 för att sedan bli negativa. Osäkerheter finns beroende på vilka scenarier som studeras. Det svenska klimatmålet är satt utifrån Paris-avtalets principer om rättvisa som innebär att utvecklade länder behöver gå före och åstadkomma snabbare utsläppsreduceringar är genomsnittet. Sverige ska ha netto-nollutsläpp 2045 för att därefter ha netto-negativa utsläpp. Stadsledningskontoret konstaterar att ett framgångsrikt klimat- och miljöarbete förutsätter att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt och ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm. Stockholm ska fortsätta att växa samtidigt som tillväxt kombineras med ett ambitiöst klimatarbete. Stockholms stads utsläppsmål om fossilfrihet och klimatpositivitet till 2040 innebär i och med Klimathandlingsplan 2020-2023 att utsläppen ska vara netto-noll senast 2040. Sålunda går staden före riket med en snabbare takt. Vid kommande revideringar av klimathandlingsplanen får ambitionsnivån prövas på nytt mot bakgrund av forskningsläget i klimatfrågan och de tekniska och ekonomiska möjligheterna. En viktig dimension i stadens klimatarbete är att målen ska matchas av konkreta åtgärdsförslag, och att arbetet ska vara föredömligt och inspirerande för andra städer.

Målnivån på 1,5 ton CO<sub>2</sub>e per invånare till 2023 matchas av en lista på konkreta åtgärder som summeras till erforderliga utsläppsminskningar. Åtgärderna är framtagna i nära dialog med stadens verksamheter och bygger därför på teknisk och ekonomisk realism. Hushållning med resurser är centralt i arbetet med minskade växthusgasutsläpp. En viktig åtgärd är därför att inventera återstående potential för energieffektivisering i stadens verksamheter, och initiera satsningar. Även transportsystemet behöver effektiviseras, och här är det viktigt att staden samarbetar närmare med regionala och nationella aktörer eftersom trafikökningen huvudsakligen sker på det statliga vägnätet.

Utöver effektivisering krävs en teknisk omställning från fossil till förnybar energi. Särskilt viktiga teknikprocesser där staden behöver ha en drivande roll är elektrifieringen av transporterna, ökad tillgång till hållbara biodrivmedel, minskad mängd fossil plast i det energiåtervunna avfallet, och tekniker för negativa utsläpp som biokol samt avskiljning och lagring av koldioxid från bioenergi kraftvärmeverk. Stockholms stads egna växthusgasutsläpp från den egna organisationen står för endast sju procent av de totala utsläppen inom kommungränsen. Dessa utsläpp ska elimineras till 2030 inom ramen för målet om fossilbränslefri organisation. För att lyckas med fossilfrihet i hela det geografiska området krävs att staden arbetar med frågor som ligger helt eller delvis utanför stadens rådighet. Handlingsplanen anger därmed hur staden kan verka för att EU, regering och riksdag tar de beslut som krävs för att staden ska kunna nå målen. Detta gäller framförallt transportsektorn och handlar om regelförändringar och styrmedel. Detta är inte nytt, men blir allt mer accentuerat i takt med att utsläppsminskningarna blir svårare att åstadkomma. För att lyckas med genomförandet av Klimathandlingsplan 2020-2023 kommer det krävas att staden tar ett nytt grepp om påverkansarbetet. Stadsledningskontoret anser att Stockholms stad bör ta initiativ till en starkt regional samverkan som inkluderar offentlig sektor, näringsliv och akademi. Ett "handslag" mellan regionens aktörer kan generera den beslutsamhet som krävs. Gemensamma innovationsprojekt kan visa nya vägar mot målet. Nya digitala stöd kan visualisera effekterna av framgångsrika lösningar. Detta kan ge beslutsstöd för att skala upp lösningar. Stockholms stads ambitioner på klimatområdet har därmed större möjligheter att förverkligas på en starkt regional arena. Stadens nära samarbete med näringsliv och akademi utgör en av förutsättningarna att nå stadens ambitiösa klimatmål, med en ekonomisk tillväxt baserad på förnybar energi. Staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det handlar om teknik som kan bidra till minskad klimatpåverkan, såväl i Stockholm som i övriga världen, samt utveckling av nya och befintliga miljöteknikföretag på marknaden. Satsningarna på klimateffektiva tekniker kan även bidra till att främja den tillväxt som är en förutsättning för att klara klimatutmaningen.

De höjda ambitionerna på klimatområdet och formuleringen av en klimatbudget gör att klimathandlingsplanen behöver följas upp på ett tydligare sätt än tidigare. Förslaget är därför att kommunstyrelsen gör en årlig uppföljning av hur de beting för

utsläppsminskningar som delats ut uppfyllts av nämnder och bolagsstyrelser. Stadsledningskontoret anser att Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 gör att Stockholms stad tar viktiga steg mot en ledande position bland världens städer att möta intentionerna i Paris-avtalet. Förslaget till klimatbudget är ambitiöst och svarar mot vad man kan förvänta sig av en innovativ stad med goda förutsättningar att gå före. De beting som delats ut till stadens nämnder och bolagsstyrelser med tillhörande åtgärder är ambitiösa men samtidigt realistiska. Den analys av klimatpositivitet som görs i klimathandlingsplanen visar att ett mål om ett klimatpositivt Stockholm är möjligt, men att det samtidigt återstår arbete med verifiering av tekniker och finansieringsmodeller för negativa utsläpp. Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att förslag till Klimathandlingsplan 2020-2023, bilaga 1, godkänns, att kommunstyrelsen ska beakta Klimathandlingsplan 2020-2023 vid upprättande av förslag till budget, att samtliga nämnder ska inarbeta Klimathandlingsplan 2020-2023 i sin verksamhetsplanering, att Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att inarbeta Klimathandlingsplan 2020-2023 i sin verksamhetsplanering, och att kommunstyrelsen i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden ska göra en årlig uppföljning av Klimathandlingsplan 2020-2023.

## Beredning

Ärendet har initierats av stadsledningskontoret och remitterats till arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, överförmyndarnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Kommunstyrelsens pensionärsråd, Kommunstyrelsens Råd för Agenda 2030, stadsrevisionen, BIL Sweden, Byggmaterialindustrierna, Byggmästareföreningen, Cykelfrämjandet, Ekokommunerna, Energiforsk, Energiföretagen Sverige, Energimyndigheten, Fastighetsägarna Stockholm, Folkhälsomyndigheten, Fältbiologerna, Föreningen för samhällsplanering, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Göteborgs stad, Handelskammaren, HSB Stockholm, IKEM - Innovations- och kemiindustrierna i Sverige, Karolinska Institutets (KI) institut för

miljömedicin, Kemikalieinspektionen (KEMI), Klimatkommunerna, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Länsstyrelsen Stockholm, Malmö stad, Myndighet för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturskyddsföreningen Riks, Naturskyddsföreningen Stockholm, Naturvårdsverket, Nordic Galvanizers, Region Stockholm, Revisionskontoret, Riksbyggen, Sveriges Allmännyttan (tidigare SABO), Sweden Green Building Council (SGBC), Storsthlm, Strålsäkerhetsmyndigheten, Swedavia, Svenskt Vatten, Svenskt Näringsliv, Sverige Färg och Lim Företagare, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat förslaget till samtliga dotterbolag i koncernen.

Kemikalieinspektionen (Kemi), Myndighet för samhällsskydd och beredskap (MSB), Sweden Green Building Council (SGBC) har avstått från att besvara remissen.

Byggmaterialindustrierna, Byggmästareföreningen, Cykelfrämjandet, Ekokommunerna, Energiforsk, Energimyndigheten, Folkhälsomyndigheten, Fältbiologerna, Föreningen för samhällsplanering, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Handelskammaren, HSB Stockholm, IKEM - Innovations- och kemiindustrierna i Sverige, Klimatkommunerna, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Malmö stad, Naturskyddsföreningen Riks, Nordic Galvanizers, Revisionskontoret, Riksbyggen, Sveriges Allmännyttan (tidigare SABO), Swedavia, Svenskt Vatten, Svenskt Näringsliv, Sverige Färg och Lim Företagare, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Regioner, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten har inte inkommit med svar.

Därutöver har Ellevio, Extinction Rebellion Stockholm, Neste AB, Svensk Betong samt en grupp medborgare inkommit med ett yttrande.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret.....	22
Arbetsmarknadsnämnden.....	27
Exploateringsnämnden.....	28
Fastighetsnämnden.....	34
Idrottsnämnden.....	36
Kulturnämnden.....	37
Kyrkogårdsnämnden.....	38
Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	40
Servicenämnden.....	47
Socialnämnden.....	47

Stadsbyggnadsnämnden.....	48
Trafiknämnden.....	49
Utbildningsnämnden.....	52
Äldrenämnden.....	54
Överförmyndarnämnden.....	55
Bromma stadsdelsnämnd.....	56
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd.....	58
Farsta stadsdelsnämnd.....	59
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd.....	61
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.....	62
Kungsholmens stadsdelsnämnd.....	64
Norrmalms stadsdelsnämnd.....	65
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd.....	66
Skarpnäcks stadsdelsnämnd.....	67
Skärholmens stadsdelsnämnd.....	69
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd.....	70
Södermalms stadsdelsnämnd.....	71
Älvsjö stadsdelsnämnd.....	72
Östermalms stadsdelsnämnd.....	73
Stockholms Stadshus AB.....	75
Kommunstyrelsens pensionärsråd.....	110
Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030.....	111
Stadsrevisionen - Revisorskollegiet.....	113
BIL Sweden.....	114
Energiföretagen Sverige.....	116
Fastighetsägarna Stockholm.....	116
Göteborgs stad.....	117
Karolinska Institutets Institut för Miljömedicin.....	119
Länsstyrelsen Stockholm.....	119
Naturskyddsföreningen Stockholm.....	120
Naturvårdsverket.....	125
Region Stockholm.....	129
Storsthlm.....	131
Strålsäkerhetsmyndigheten.....	133
Trafikverket.....	133
Transportföretagen.....	137
Medborgare.....	143
Ellevio AB.....	146
Extinction Rebellion Stockholm.....	150
Neste AB.....	154

## Arbetsmarknadsnämnden

**Arbetsmarknadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 februari 2020 att hänvisa till förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Salar Rashid (S) och Rashid Mohammed (V), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Maria Jansson (Fi), *bilaga 1*.

**Arbetsmarknadsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Arbetsmarknadsförvaltningen välkomnar en klimathandlingsplan som konkretiserar hur staden kan arbeta för att nå målen i miljöprogrammet. Förvaltningen menar att klimatarbetet är en av stadens viktigaste utmaningar och anser att det är en viktig uppgift för förvaltningen att bidra i stadens arbete att nå målen. Det kan konkret handla om att alltid ha ett klimat- och miljöperspektiv i de upphandlingar förvaltningen genomför. Precis som klimatplanen nämner kan det exempelvis ingå transporttjänster i upphandlingar som systematiskt behöver ställas krav på att de är klimatanpassade.

Förvaltningens medarbetare fortsätter att i enlighet med förvaltningens resepolicy och riktlinjer för resor i tjänsten planera och välja de alternativ som har minst miljöpåverkan. Förvaltningens verksamhet Stocket bidrar också till att uppnå stadens ambition att åka återvinning och återbruk som ett sätt att bidra till att nå målen i klimathandlingsplanen.

Arbetsmarknadsförvaltningen har på senare år utvecklat ett bra samarbete med näringslivet. År 2019 lanserades Integrationspakten vilken drygt 200 företag visat intresse för att delta i.

Pakten samlar blanda annat arbetet kring jobbparterskap, mentorprogram, sociala klausuler i upphandling, innovationsforum och advisory board. I det sammanhanget har förvaltningen en möjlighet att integrera ett klimatperspektiv i samarbetet.

Avslutningsvis menar förvaltningen att handlingsplanen skulle, precis som miljöprogrammet, kunna sättas i ett Agenda 2030 sammanhang för att skapa medvetenhet och förståelse för de globala målen.



## Exploateringsnämnden

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2020 att anse remissen besvarad med kontorets.

*Reservation* anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

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

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

### Generella synpunkter

Exploateringskontoret anser att förslaget till klimathandlingsplan är förhållandevis välskrivet och ett omfattande dokument. Det finns potential att korta ned vissa delar då uppgifter upprepas flera gånger. Samtidigt skulle vissa områden behöva utvecklas ytterligare. Det finns t.ex. behov av att det förtydligas hur handlingsplanen förhåller sig till andra befintliga styrdokument. Även analyser av målkonflikter, konsekvenser, genomförbarhet och resursåtgång skulle behöva utvecklas. Det är ett ojämnt användande av referenser i handlingsplanen. På vissa sidor finns det upp till fem källhänvisningar. På andra sidor finns inga alls trots redovisning av utsläppssiffror och påståenden som bör ha en källhänvisning. På flera ställen i handlingsplanen framgår att staden ska ställa krav i upphandlingar. Exploateringskontoret håller med om att det är viktigt att staden som stor beställare kan gå före och vara ett gott exempel och inspirera omvärlden. Kravställning i samband med upphandling är en bra början, men även möjligheterna att använda utvärderingskriterier som incitament för anbudsgivare att uppnå maximal klimatmässig nytta bör lyftas i handlingsplanen. En upphandling kan göras till en tävling om vilken leverantör som kan tillhandahålla den absolut bästa klimatlösningen. Det nämns även i handlingsplanen att staden ska samarbeta med andra städer, kommuner, regioner etc. Upphandlingsrätten ger möjlighet för gemensamma upphandlingar där staden kan ha avtal tillsammans med exempelvis andra europeiska storstäder. Sådant samarbete innebär en möjlighet att snabbt sprida klimatvänliga lösningar. Vidare kan sådant samarbete ha en effekt på marknaden då den samlade köpkraften hos ett stort antal europeiska städer kan vara tillräckligt för att sätta klimatvänliga standarder inom vissa industrier. Under avsnitt om Stockholms stads klimatmål anges att ”Eftersom stora utsläpp sker till följd av stockholmarnas konsumtion är det viktigt att staden även arbetar med att försöka minska utsläppen från konsumtionen, trots att det saknas full rådighet över möjligheten att minska dessa utsläpp.

Exploateringskontoret tror att detta kommer att bli mycket svårt och frågan är om staden kommer kunna ha något större inflytande över privat konsumtion hos dess invånare.

### **Transportarbete**

Exploateringsnämnden berörs i första hand av följande åtgärder i handlingsplanen som gäller transportarbete:

*Vägen mot 2040:*

- Hantering och transporter av schaktmassor
- Inrätta mobilitetshubbar

*Åtgärd 2020-2023:*

- Masstransporter med båt istället för lastbil
- Parkeringsåtgärder
- Cykelåtgärder
- Bättre framkomlighet för busstrafiken
- Förtätad bebyggelse kollektivtrafiknära

Figur 3.4. som visar godstransporter med svenska lastbilar, lastade och lossade inom Stockholms län redovisar underlag som är 10 år gamla. Exploateringskontoret tror därför att den redovisade andelen transporter med sten, grus, sand m.m. kan vara i underkant med tanke på stora infrastrukturprojekt som förbifarten samt den stora andelen bostadsbyggande. Exploateringskontoret håller med om att det finns en potential att staden kan minska godsflödena genom en bättre hantering av schaktmassor och genom att främja olika logistiklösningar. Möjlighet till återanvändning och mellanlagring påverkas dock av bergets sammansättning, t.ex. innehållet av sulfider. Exploateringskontoret konstaterar att handlingsplanen skulle ha kunnat vara mer utvecklad med avseende på stadens ambitioner vad gäller bygglogistik. Exploateringskontoret bedömer att det kan finnas risk för målkonflikter mellan klimathandlingsplanens föreslagna åtgärder för transportarbete med miljöprogrammets målsättningar för biologisk mångfald och bättre vattenkvalitet. Stadens krav och riktlinjer för gatubredder, kollektivtrafik och cykel vid nyproduktion minskar ofta tillgängliga ytor för träd och annan växtlighet samt dagvattenhantering, vilket är de eftertraktade mångfunktionella ytorna som nämns frekvent i miljöprogrammet. I handlingsplanen nämns cykelåtgärder och parkeringsåtgärder ett flertal gånger. Det framgår dock inte vad som mer konkret ingår i dessa åtgärder. Exploateringsnämnden står inte med som ansvarig för genomförande av åtgärderna ”utbyggnad av cykelbanor” och ”främjande av mobilitetslösningar”. Exploateringskontoret bedömer att även exploateringsnämnden berörs av dessa åtgärder eftersom exploateringskontoret planerar och bygger ut den allmänna platsmarken. Det är oklart vad skillnaden är mellan att ha ansvar för att genomföra och följa upp och att ha en stödjande roll. Under åtgärder 2020-2023 för minskat transportarbete anges att exploateringsnämnden har en stödjande roll för arbetet med parkeringsåtgärder, cykelåtgärder, bättre framkomlighet för buss och förtätad

bebyggelse kollektivtrafiknära. Exploateringskontoret arbetar dagligen med dessa åtgärder eftersom de berör utbyggnad av allmän platsmark. Trots det är det bara trafiknämnden som anges som ansvarig för genomförandet av dessa åtgärder. Exploateringskontoret anser att det bör utredas hur stadens p-tal och parkeringsstrategi vid nybyggnation påverkar stadens målsättningar för klimatpåverkan och ett resurssmart Stockholm. P-talen gör att parkeringar i regel placeras under mark med stora överskott av massor som följd vilket kräver transporter och ytor för att bli av med massorna. Även kostnader att bygga parkeringar i markförlagda garage är betydande. Det bör utredas om p-talen skulle kunna utformas på ett sätt som minskar behovet av garage under mark.

### **Bränslen och fordon**

Vad gäller bränslen och fordon berörs exploateringsnämnden i första hand av åtgärden för perioden 2020-2023 att ”kräva klimateffektiva tunga transporter vid upphandling”. Under avsnittet Ökad elektrifiering förklaras att ”utbyte av befintliga bilar till nya i Stockholm är med nationella mått mätt mycket snabb och här finns en viktig potential att ta tillvara.” Här önskar exploateringskontoret en problematisering kring klimatpåverkan i produktionen av elbilar och elbilarnas batterier. Det bör framgå var brytpunkten finns för när elbilar får en reducerande effekt. Hur långt måste en elbil rulla för att kompensera för utsläpp i produktionsskedet? Hur stor är miljöpåverkan av att skrota alla bilar och byta ut dem? Under åtgärden ”Klimateffektiva entreprenader genom krav vid upphandling” borde även SVOA anges som en av de ansvariga för genomförandet eftersom SVOA har både entreprenader och drift.

### **Arbetsmaskiner**

Exploateringsnämnden berörs i första hand av följande åtgärder i handlingsplanen som gäller arbetsmaskiner:

*Vägen mot 2040:* ”

- Staden ställer ytterligare skärpta krav vid upphandling av entreprenader på förnybara bränslen i arbetsmaskiner
- Staden ställer krav vid markanvisning och överenskommelse om exploatering på förnybara bränslen i arbetsmaskiner ”
- Staden initierar pilotprojekt för att testa ny- och oprövad teknik

*Åtgärd 2020-2023:* Klimateffektiva entreprenader genom krav vid upphandling

Exploateringskontoret saknar under avsnittet Arbetsmaskiner referens till uppgiften att arbetsmaskinerna gav upphov till utsläpp av växthusgaser på ca 100 000 ton CO<sub>2</sub>e år 2017. Under detta avsnitt framgår även att ”Användningen av arbetsmaskiner bedöms vara relativt oförändrad inom Stockholms geografiska område under lång tid framöver.” Exploateringskontoret önskar här information om hur stor denna användning är. Exploateringskontoret anser att det inte bara är exploateringsnämnden

som bör vara ansvarig för genomförandet av åtgärden ”Staden ställer ytterligare skärpta krav vid upphandling av entreprenader på förnybara bränslen i arbetsmaskiner”. Här bör även trafiknämnden och SVOA vara ansvariga eftersom de har både entreprenader och drift. Exploateringskontoret noterar att för åtgärden ”Klimat effektiva entreprenader genom krav vid upphandling” saknas bl.a. fastighetsnämnden, SVOA och Stockholms hamnar som ansvariga för genomförandet. Exploateringskontoret tycker i detta sammanhang att det skulle kunna övervägas att staden inte bara borde arbeta med krav utan även med incitament, t.ex. att en entreprenör som går längre kan få bonus. Exploateringskontoret konstaterar att åtgärden ”Staden ställer krav vid markanvisning och överenskommelse om exploatering på förnybara bränslen i arbetsmaskiner” innebär nya hållbarhetskrav på byggherrar. Under avsnittet Slutsatser arbetsmaskiner framgår att ”År 2024 bedöms utsläppen av växthusgaser från arbetsmaskiner vara 70 000 ton CO<sub>2</sub>e. Åtgärder som skulle kunna minska utsläppen ytterligare är fortsatt ökad reduktionsplikt, ytterligare skärpta krav vid stadens upphandlingar samt att införa krav på arbetsmaskiner och transporter i samband med markanvisning och överenskommelse om exploatering på stadens mark.” Exploateringskontoret tycker att det är tveksamt att införa dessa nya särkrav på byggherrar med avseende arbetsmaskiner och transporter och att det behöver diskuteras vidare. Det är därför bra att staden väntar till nästa programperiod 2024-2027 med att införa dessa ytterligare åtgärder. Exploateringskontoret saknar här också ett resonemang om hur näringslivets egna initiativ påverkar stadens mål och åtgärder, t.ex. de färdplaner som tas fram inom fossilfritt Sverige. Under avsnittet Slutsatser arbetsmaskiner anges det även att ”Givet dagens maskiner och bränslen bedöms krav på arbetsmaskiner och transporter vid markanvisning och överenskommelse om exploatering reducera utsläppen med cirka 30 000 ton CO<sub>2</sub>e under en programperiod på fyra år.” Exploateringskontoret saknar ett underlag eller referens för denna slutsats och bedömer att detta är en tämligen grov uppskattning. En åtgärd där exploateringsnämnden anges som ansvarig är även att ”Staden initierar pilotprojekt för att testa ny- och oprövad teknik”. Exploateringskontoret undrar om det finns några mer konkreta tankar vad denna åtgärd ska innehålla.

### **Energieffektivisering**

Vad gäller energieffektivisering berörs exploateringsnämnden i första hand av en åtgärd för perioden 2020-2023 att ställa ”Krav på 55 kWh per m<sup>2</sup> (vid A-temp) i samband med markanvisning och överenskommelse om exploatering på av staden ägd mark. Under bakgrunden för avsnittet Energieffektivisering i byggnader anges att ”Trots höga ambitioner har byggbranschen stora svårigheter med att nå uppsatta energikrav. Staden behöver därför öka sin samverkan med branschen för att utveckla rutiner vid produktion, uppföljning och återkoppling i syfte att uppnå ställda krav.” Exploateringskontoret föreslår här att det i första hand är Energicentrum på miljöförvaltningen som borde öka denna samverkan med branschen. Erfarenheterna från Norra Djurgårdsstaden visar att det i första hand är byggaktörernas genomförande som är den främsta anledningen till att kravet inte nås. I detta sammanhang konstaterar

exploateringskontoret också att det behövs en analys av hur möjligheten att nå kravet påverkas av stadsbyggnadsprocessen eftersom byggnadernas placering och utformning påverkar möjligheten att nå målet. Det bör utredas om staden kan göra mer i planprocessen för att få bättre förutsättningar att nå målet och om det är möjligt att genomföra p.g.a. andra miljöfrågor som påverkar utformning och placering av byggnader, framför allt buller. Exploateringskontoret vill påpeka att energikravet ses som ett s.k. särkrav i PBL vilket begränsar stadsbyggnadsnämnden som myndighet att bidra till måluppfyllelsen. Här vore det således bra om det fanns en målkonfliktanalys. Enligt handlingsplanen beräknas krav på energiprestanda vid markanvisning och överenskommelse om exploatering leda till en minskning på 7 500 ton CO<sub>2</sub>e. Det är dock oklart hur man kommer fram till detta. Exploateringskontoret konstaterar att kravet har ställts sedan 2012. Eftersom denna åtgärd utgör 44 % av nämndens beting ligger i praktiken en stor del av nämndens beting utanför nämndens rådighet då det beror på hur väl byggherrarna klarar dessa energikrav. Exploateringsnämnden kan ställa kravet, men har svårt att vidta åtgärder i det fall kravet inte uppnås. Exploateringskontoret utvecklar just nu ett nytt digitalt stödsystem för att möjliggöra en systematisk uppföljning av de olika hållbarhetskraven som staden ställer på byggherrar.

### **Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter**

Under avsnittet för vägen mot fossilfri organisation 2030 är det främst följande två åtgärder som berör exploateringsnämnden:

- Krav på miljöfordon och miljöbränslen vid upphandlingar av tjänster där transporter ingår
- Krav på miljöbränslen vid upphandling av entreprenader

Här återkommer således vissa åtgärder från tidigare delar av handlingsplanen. Under avsnittet Hela stadens organisation behöver bidra framgår att klimatpåverkan från byggprocess och byggmaterial ”har visat sig vara ungefär lika stor som klimatpåverkan av energianvändningen i de färdiga byggnaderna under 50 år”. Här saknar exploateringskontoret en referens som styrker detta påstående. Under avsnittet Hela stadens organisation behöver bidra anges det också att ”när mer data har sammanställts finns kunskap om hur exploateringskontoret kan ställa krav i markupplåtelseavtal på klimatberäkningar”. Exploateringskontoret antar att det är ”markanvisningsavtal” som avses. Återigen, här kan det behövas en total översyn av hur kravställningen i markanvisningsavtal och överenskommelse om exploatering ska se ut för att få önskad effekt. Nya krav innebär ett ökat behov av resurser för uppföljning. Dessutom behöver det analyseras vad staden har för möjlighet att beivra samt vilken effekt näringslivets egna initiativ kommer att ha, t.ex. de färdplaner som tas fram inom ramen för fossilfritt Sverige.

### **Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser**

Vad gäller Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser berörs exploateringsnämnden i första hand av följande åtgärder:

Vägen mot 2040: Utveckla kravnivå för klimatprestanda i markanvisningsavtal för byggnader som byggs på stadens mark.

Åtgärder för 2020-2023:

- Framtagande av kravspecifikationer vid markanvisning inför nyproduktion av byggnader.
- LCA-krav vid upphandling av nyproduktion av byggnader och anläggningar.

Enligt handlingsplanen förväntas åtgärden "Utveckla kravnivå för klimatprestanda i markanvisningsavtal för byggnader som byggs på stadens mark" påbörjas under programperioden. Det uppges även att åtgärden "Framtagande av kravspecifikationer vid markanvisning inför nyproduktion av byggnader" innebär att krav ska ställas på beräkning av klimatpåverkan från byggprocessen senast 2023. Även dessa åtgärder handlar således om krav i samband med nyproduktion av byggnader och anläggningar. Exploateringskontorets synpunkter på ytterligare kravställning i markanvisningsavtal och överenskommelse om exploatering framgår av tidigare delar av detta tjänsteutlåtande. Handlingsplanen hänvisar till att "för anläggningskonstruktioner kan Trafikverkets Klimatkalkyl användas." Exploateringskontoret menar att det är mer lämpligt att staden istället använder IVL:s vidareutvecklade beräkningsverktyg. Vad gäller avsnittet Flygets klimatpåverkan kan exploateringskontoret konstatera att eftersom staden har stor rådighet som markägare för Bromma flygplats så finns stor potential att minska utsläppen av växthusgaser från flyg inom handlingsplanens systemgränser.

### **Beting**

Exploateringskontoret tycker att det är svårt att bedöma om den föreslagna klimatbudgeten för hela staden är rimlig och konstaterar att det sätts stor tilltro till biokol. Det är också svårt att härleda från handlingsplanen hur betinget för exploateringsnämnden blir 16 500 ton CO<sub>2</sub>e. Exploateringskontoret noterar att åtgärden "Klimateffektiva entreprenader genom krav vid upphandling" - beräknas leda till en minskning på 10 000 ton CO<sub>2</sub>e, men det framgår inte hur denna minskning fördelar sig mellan angivna nämnder och bolag. Exploateringskontoret har inte kännedom om hur denna minskning har räknats fram och undrar därför om det finns något förslag på lämplig indikator. Om exploateringsnämnden ska vara ansvarig för uppföljningen bör det anges en gemensam indikator för berörda nämnder och bolag för att möjliggöra en uppföljning. Eftersom det inte framgår hur redovisade minskningar beräknats kommer det bli svårt att följa upp och redovisa om betinget uppfylls till 2023. Exploateringskontoret undrar vad det egentligen är som skiljer åtgärder och beting. I handlingsplanen har de föreslagna åtgärderna beräknats vara förknippade med en viss utsläppsminskning. Summan av dessa ger nämndens beting. Exploateringskontoret får därför anta att genomförande av de föreslagna åtgärderna bör leda till att nämnden lever upp till sitt beting.

### **Övriga synpunkter**

Handlingsplanen skulle i vissa fall behöva vara mer konsekvent med begrepp genom hela dokumentet och mer tydlig med vad som menas. T.ex. förekommer ordet trafikbromsande vilket kan betyda både minskning av trafiken eller en hastighetsdämpande åtgärd. I avsnitt om En ökad ambition i Stockholms klimatarbete framgår att ”Satsningarna på klimateffektiva tekniker kan även bidra till att främja den tillväxt som är en förutsättning för att klara klimatutmaningen.” Detta påstående skulle behöva utvecklas. Är detta något som lyfts av IPPC eller andra forskare - att tillväxt är en förutsättning för att klara klimatutmaningen? Med tanke på hur frekvent det förekommer referenser i dokumentet i övrigt så vore det bra med en källhänvisning. Tabellen på sidan 32 behöver förtydligas. Minskningar bör föregås av minustecken och tabellen bör numreras och ha en tabelltext som beskriver vad tabellen visar. Även andra tabeller saknar tabellnummer och tabelltext. Exploateringskontoret föreslår vidare att den sista tabellen på sidan 34 kan utgå eftersom den inte tillför något. Den snarare förvirrar.

### **Fastighetsnämnden**

**Fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2020 att godkänna och överlämna fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Siri Karlgren m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret ser positivt på förslaget till klimathandlingsplan och anser att den är gedigen, väl genomarbetad och informativ. Den är väsentlig för kontorets verksamhet och blir ett viktigt styrande dokument i det fortsatta arbetet med att minska kontorets orsakade växthusgasutsläpp. De synpunkter kontoret har på klimathandlingsplanen rör dokumentets omfattning och struktur, otydlighet rörande begreppen ”fossilfritt” och ”klimatpositivt”, otydlighet gällande omfattning och beräkning av utsläppsbelägg, inkonsekvens i rubriksättning av tabellerna samt åtgärdernas förväntade påverkan sett till kontorets uppdrag. Nedan följer de specifika förbättringsförslagen. Dokumentet innehåller många upprepningar i de olika kapitlen vilket gör dokumentet svårt att överblicka. Strukturen och avgränsningarna mellan de olika delarna blir otydlig och dokumentet upplevs som något oordnat och till viss del inkonsekvent när det gäller systemavgränsningar. Resultatet blir att det kommunicerande syftet med handlingsplanen riskerar att gå förlorat och att färre kommer kunna tillgodogöra sig

dokumentet. En översyn med avsikt att förkorta och renodla dokumentets kapitel samt tydligare förklara avgränsningen i de olika delarna i respektive kapitel skulle bidra till att öka förståelsen samt resultera i enklare tillämpning av planen. Ett alternativ är att lyfta ur bakgrundsinformationen till målen, som ofta och i olika utsträckning upprepas i de olika kapitlen, och samla den i ett eget kapitel. På så sätt skulle renodlade åtgärdskapitel bli enklare att tillämpa och klimathandlingsplanen fungera mer som just en handlingsplan. Vidare skulle en sammanställning av åtgärder och beting för respektive ansvarig utförare vara önskvärt för att skapa en ökad tydlighet.

Fossilfritt och klimatpositiv som begrepp anser kontoret vara missvisande då flera områden och utsläppskällor är exkluderade. I systemavgränsningen framgår det att klimatmålen endast omfattar delar av bränsle- och energianvändningen, men i klimathandlingsplanen i övrigt behandlas många andra utsläppsparametrar relativt blandat i olika kapitel, exempelvis arbetsmaskiner, konsumtion och byggnation, varför det blir otydligt vad som egentligen menas med fossilfritt och klimatpositiv. Begreppet fossilenergifritt anser kontoret bättre svarar upp mot det målet syftar till. Kontoret anser att det vore behövt med ett klargörande gällande hur det totala CO<sub>2</sub>e-betinget har räknats fram, det vill säga vad för parametrar som ingår och inte för respektive nämnd och bolag. Om det totala utsläpps-betinget är en sammanräkning av de tidigare presenterade åtgärderna i tidigare kapitel är oklart, och går inte att utläsa eftersom åtgärderna adresseras flera ansvariga utförare. En annan parameter som kontoret önskar belysa är att det inte tydligt framgår hur utsläppsminskningarna ska beräknas. Givet att systemavgränsningen gällande organisationens utsläpp ska tillämpas så ges viss vägledning i beräkningarna, men exempelvis frågan gällande tjänsteresor kvarstår i och med att dessa enligt systemavgränsningen bör ingå, men inga utsläpps-beting i klimathandlingsplanen eller mätvärden för detta finns för kontoret. Även om den exakta beräkningsmetoden och avgränsningar kommer att framgå av andra riktlinjer eller styrdokument bör den även framgå tydligt och detaljerat i klimathandlingsplanen så att den kan ligga till grund för nämnders och bolags målsättning och åtgärdsplaner. Vidare torde det även framgå hur stor del av CO<sub>2</sub>eminskningen för respektive åtgärd som åligger fastighetsnämnden. I klimathandlingsplanen går det idag inte att utläsa hur mycket av utsläppsminskningarna som härrör till respektive ansvarig i åtgärdstabellerna. Dessa borde sammanslaget ge det totala utsläpps-betinget för respektive nämnd och bolag, något som inte går att utläsa. Slutligen önskar fastighetskontoret framföra att etappmålet för 2020-2023 på 5 % lägre energianvändning och 10 % mindre mängd köpt energi i byggnader äldre än 10 år är en krävande utmaning som kommer driva resurser. Kontorets byggnader består till en övervägande del av byggnader äldre än 10 år varför målet om 10 % minskning av köpt energi är ett oerhört svårt mål att nå under en 4-årsperiod, oaktat extra tillskott av resurser. Det bör även ifrågasättas huruvida detta är en rätt prioritering av resurser. Detsamma gäller den fördubblade mängden producerad solenergi, då det är idrottsförvaltningen och inte kontoret som får tillgodoräkna sig den solenergin som produceras vid stadens idrottsfastigheter. Det är nämligen på idrottsfastigheterna som störst möjlighet att installera anläggningar för solenergi finns i kontorets fastighetsbestånd.



## **Idrottsnämnden**

**Idrottsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2019 att hänvisa till förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Tobias Johansson m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Suhur Salahyusuf m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Idrottsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 2 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Den globala uppvärmningen har tvingat fram Parisavtalet som blev den mest omfattande och snabbaste texten i mänsklighetens historia. Parisavtalet är också det första universella avtalet om klimat och global uppvärmning. Sverige och 195 av de 197 länder som erkänts av FN har undertecknat och förbundit sig till följa avtalets riktlinjer och uppnå de fastställda klimatmålen. Baserat på Parisavtalet har EU och Sverige satt sina främsta mål om fossilfritt till 2050 respektive 2045. Stockholm stad har höjt ambitionen ytterligare och strävar efter att uppnå ett fossilfritt Stockholm till år 2040 och en fossilfri organisation redan till år 2030.

För att åstadkomma det ambitiösa målet om en fossilfritt organisation har staden lagt fram en strategi med tydliga riktlinjer och konkreta klimatmål som har lagt till och kommer att följas via stadens nya Miljöprogram 2020-2023. Strategin för hur staden ska uppnå målet om fossilfritt beskrivs i den remitterade klimathandlingsplanen. Klimathandlingsplanen beskriver det långsiktiga arbetet för hur Stockholm ska vara fossilfritt och till och med klimatpositiv till år 2040. Handlingsplanen inkluderar även de etappmål som staden ska åstadkomma under handlingsplanens giltighetsperiod 2020-2023.

I klimathandlingsplanen redovisas konkreta åtgärder inriktat mot stadens samtliga verksamheter samt ett utsläppsbeleg som varje bolag och förvaltning ska ansvara för. Idrottsförvaltningens utsläppsbeleg under klimathandlingsplanens giltighetsperiod är 300 ton koldioxid motsvarande 100 ton CO<sub>2</sub> per år. Idrottsförvaltningen anser att den uppsatta betingsutsläppsmängden är hög och kommer att kräva ytterligare satsningar i de områden som redovisas i klimathandlingsplanen och som berör idrottsverksamhet.

### **Energieffektivisering**

Energi är direkt miljöpåverkande där utvecklingen av växthuseffekten har gjort energieffektivitet till en allt viktigare fråga. Inom staden förvaltningar och bolag används ca 1900 GWh energi årligen varav 5 % används för att driva idrottsanläggningar. Även om stora mängder energi är en förutsättning för att kunna bedriva idrott så anser förvaltningen ha ett ansvar att alltid eftersträva en energieffektiv drift som en del av Stockholms stads klimatarbete. I samband med uppdateringen av stadens miljöprogram och den nya klimathandlingsplanen kommer förvaltningen att revidera sin strategi med energieffektiviserings-arbete genom att

implementera nya etappmål och i samråd med fastighetsägaren, Fastighetskontoret initiera nya åtgärder i form av energieffektiviseringsprojekt som krävs för att uppnå de uppsatta klimatmålen.

Idrottsförvaltningen anser dock att det föreslagna målet med att minska energianvändningen med 10 % från fastigheter som är tio år gamla eller äldre är hög och kan endast åstadkommas om det genomförs omfattande energieffektiviseringsåtgärder som medför stora ekonomiska resurser.

Idrottsförvaltningen har idag över 400 idrottsanläggningar runt om i staden under sin regi. Det breda utbudet medför även en varierande energiförbrukning. Det primära användningsområdet för energi skiljer sig kraftigt beroende på anläggningens storlek och aktiviteter. Olika aktiviteter kräver olika funktionalitet som i sin tur kan avvika stort i sitt förbrukningsbehov. Det är idag inte möjligt för vissa specifika anläggningar som exempelvis simhallar och ishallar att klara av stadens mål på maximalt 55 kWh per kvadratmeter.

### **Förnyelsebar energi**

Idrottsförvaltningen anser att föra in klimatsmart teknik för energiproduktionen som solfångare, solceller och vindkraft är nödvändigt för att uppnå Stockholm Stad vision 2030 och 2040 om fossilfri och hållbar energianvändning.

Under de senaste åren har idrottsförvaltningen initierat flera solcellsanläggningar och planerar för att få ytterligare solceller på idrottsanläggningars tak. Förvaltningen ser positivt på att tekniken inom solceller har utvecklats stort de senaste åren och blivit effektivare både energimässigt och ur ekonomisk aspekt.

Förvaltningen står idag för ca 12 % av stadens produktion av förnyelsebar energi och har som ambition under kommande åren att tillsammans med fastighetsägaren, fastighetskontoret utöka sin energiproduktion ytterligare genom att:

- Verka för att etablera nya solcellsanläggningar med möjlighet att lagra och återanvända energin vid stadens simhallar.
- Verka för etablera nya solfångare för uppvärmning bassängvatten vid utomhusbadanläggningar.

Idrottsförvaltningen ser positivt på att staden även inkluderar vindkraft teknik i sin satsning på förnyelsebar energi i Stockholm.

Vindkraft har utvecklats stort under senaste åren och kan idag utformas på olika sätt som även passar in i en stadsmiljö. Idrottsförvaltningen kommer att undersöka de tekniska och ekonomiska förutsättningarna som krävs och utvärdera om vindkraft kan tillämpas vid idrottsanläggningar.

I samband med Stadens nya miljöprogram 2020-2023 och klimathandlingsplanen 2020-2023, kommer förvaltningen att revidera sin strategi genom att ta fram en egen klimathandlingsplan som beskriver idrottsnämndens strategi med klimatarbete.

### **Kulturnämnden**

**Kulturnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2020 att godkänna och överlämna förvaltningarnas tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Torun Boucher m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Kulturförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen och Stadsarkivet välkomnar att Klimathandlingsplan 2020-2023 har tagits fram samt att klimathandlingsplanen ska inarbetas i verksamhetsplanen. Tydligheten i konkreta delmål och kopplingen till Miljöprogrammet förbättrar förutsättningarna för hur verksamheterna ska arbeta klimatsmart. Förvaltningarna ser också positivt på att kopplingen till de globala målen är konkretiserad och tror att detta ökar förståelsen för klimatarbetet och hjälper det interna arbetet hos verksamheterna. Samtliga fem bilar som kulturförvaltningens disponerar är miljöbilar varav en är en elbil. Stockholm stadsbibliotek deltar i stadens transportupphandling där medietransporternas miljöbelastning kommer att vägas in. Åren 2015-2017 drev kulturförvaltningen ett särskilt investeringsprojekt i syfte att minska förvaltningens energikostnader. Ett 20-tal lokaler omfattades av byte till LEDbelysning. Vid förändringar i förvaltningens lokaler används endast LED. Stadsarkivet har sedan ett par år tillbaka arbetat med att successivt ersätta all belysning i magasinerna och kontorsplatserna till LED. Den nya verksamhetsplatsen Stadsarkivet Liljeholmskajen har endast LED-belysning.

### **Kyrkogårdsnämnden**

**Kyrkogårdsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Inger Edvardsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Thereza Nordlund m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Kyrkogårdsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 28 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till förslaget Klimathandlingsplan 2020- 2023 för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 och nedan redogörs för hur arbetet med Klimathandlingsplanen påverkar kyrkogårdsnämndens verksamhet. Förvaltningen anser att Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 gör att Stockholms stad tar viktiga steg mot en ledande position bland världens städer att möta intentionerna i Parisavtalet. Förslaget till klimatbudget är

ambitiöst och inspirerande för förvaltningens verksamheter. En viktig dimension i nämndens klimatarbete är att målen ska matchas av konkreta åtgärdsförslag. På kort sikt, under programperioden 2020-2023 kan nämnden planera för genomförande av följande specifika åtgärder: Transportarbete – åtgärder 2020-2023 Inom kyrkogårdsnämndens ansvarsområde är det transporter av kistor med stoft som har den största klimatpåverkan. Ett förberedande upphandlingsarbete pågår och här behöver förvaltningen utreda hur en digitaliseringsutveckling av de tekniska och administrativa systemen kan samordna och effektivisera transporter. Trafikkontoret och IT-ansvariga inom Stockholms stad kommer att konsulteras i arbetet med upphandlingen. Upphandlingen bör även ställa krav på andel förnybart bränsle i transportfordonen. En miljödifferentierad trängselskatt kan också ha påverkan på dessa transporter. Laddplatser för elbilar bör också tas med i planeringen. Kylrumskapaciteten på södra sidan av Stockholm bör utredas för att minska transportbehovet. Arbetsmaskiner – åtgärder 2020-2023 Utveckla upphandling av driftentreprenader och egen maskinpark.

#### *Energieffektivisering – åtgärder 2020-2023*

Under perioden bör nämnden inom område byggnader och krematorier kunna energieffektivisera 10% genom:

- Minskning av utsläpp av växthusgaser genom utbyte alternativt konvertering av oljepannor. –
- Tillvaratagande av överskottsvärme från Nya krematoriet för leverans till fjärrvärmenätet.
- Tydliggörande av förbrukningsstatistik på el, vatten, gas och fjärrvärme inom respektive verksamhet för ökad medvetenhet.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2020 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Emilia Bjuggren m.fl (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Deniz Butros m.fl (V), *bilaga 1*.

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

*Särskilt uttalande* gjordes av Anton Clarholm (SD), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Sofia Tahko (KD), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 27 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen lämnar nedan synpunkter och förslag på remissen.

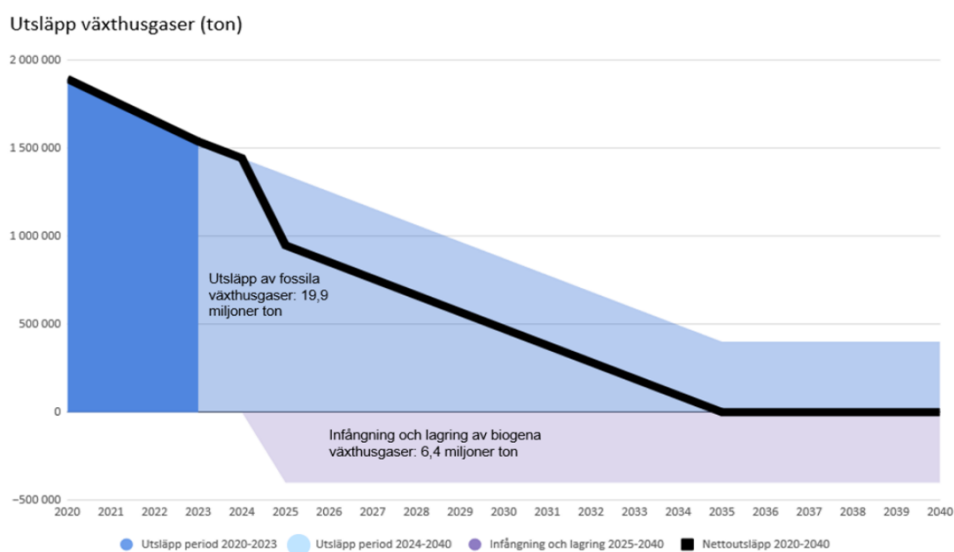
### **Övergripande synpunkter**

Förvaltningen anser att det är mycket positivt att staden höjer ambitionsnivån i denna handlingsplan jämfört med den förra klimatstrategin 2016-2019 för att på så sätt kunna möta Parisavtalets åtaganden. Att staden inför en klimatbudget med en föreslagen gräns på maximala utsläpp av växthusgaser med 19 miljoner ton mellan 2020-2040 är ett stort framsteg. Att staden dessutom i föreslaget Miljöprogram 2020-2023 inför ett etappmål om minskad klimatpåverkan från konsumtion och att konsumtionens klimatpåverkan får allt större plats i klimathandlingsplanen anser förvaltningen vara rätt väg att gå. Handlingsplanen anger genomförandansvariga nämnder och styrelser med utpekat beting vilket gör planen till ett kraftfullt styrmedel vilket är mycket bra. Planen uttrycker vikten av stärkt regional samverkan och likaså ett intensifierat påverkansarbete rörande nationella samt EU-regelverk vilket förvaltningen instämmer i är avgörande för att staden ska kunna nå sina klimatmål, inte minst inom vägtrafikens område.

### **Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040**

Förvaltningen anser att det är positivt att handlingsplanen föreslår en klimatbudget för staden. Förslaget innebär att staden, som ambition, totalt får släppa ut högst 19 miljoner ton växthusgaser mellan åren 2020-2040 inom stadens geografiska område.

Förvaltningen föreslår i detta ärende hur stadens klimatbudget skulle kunna presenteras på ett annorlunda sätt än som den redovisats i klimathandlingsplanen. I förslaget åtskiljs utsläpp och infångning/lagring för en tydligare redovisning. Nedan ges en förklaring till detta. Den ursprungliga klimatbudgeten i klimathandlingsplanen har beräknats utifrån hur mycket fossila växthusgaser som kan släppas ut totalt, med lika stor minskning varje år, om staden ska bli fossilfri 2040. I praktiken kommer staden dock fortfarande att släppa ut fossila växthusgaser även efter det året. På grund av fossila utsläpp från förbränning av plast samt från flyg och fartyg kommer det fortfarande finnas kvar fossila utsläpp av växthusgaser, cirka 400 000 ton någonstans i mitten av 2030-talet och fram till åtminstone 2040. I det remitterade förslaget antogs att dessa kvarvarande utsläpp kompenseras genom minst lika stora upptag genom infångning och lagring. Detta framgår inte tydligt i figuren, som felaktigt ger ett intryck av att utsläppen av växthusgaser helt upphört till år 2040. Förvaltningens nya förslag till klimatbudget ger en mer transparent bild av hur de fossila utsläppen av växthusgaser kan komma att minska (den mörkblå plus den ljusblå ytan i figur 1). Förslaget innebär ingen förändring i sak men innebär att de totala bruttoutsläppen för staden för åren 2020-2040 blir något högre än vad som presenterats i klimathandlingsplanen, nämligen 19,9 miljoner ton istället för 19,1 miljoner ton. Infångning och lagring av biogena växthusgaser redovisas i det nya förslaget separat. Stockholm Exergi beräknar att de kan fånga in och lagra omkring 800 000 ton biogena växthusgaser genom en storskalig anläggning på kraftvärmeverk 8 i Värtan. Anläggningen planeras vara igång omkring år 2025 förutsatt att allt går som det ska. Det är dock oklart hur stor del av infångade biogena växthusgaser som Stockholms stad kommer att kunna bokföra. Eventuellt kommer Stockholm Exergi att sälja klimatkompenserad fjärrvärme till andra kommuner och företag. En allokering kommer att behöva göras för att undvika dubbelräkning. Förvaltningen har i figur 1 gjort ett grovt antagande att hälften av de infångade och lagrade biogena växthusgaserna kan bokföras på Stockholms stad. Infångningen och lagringen av de biogena växthusgaserna beräknas då under perioden 2025-2040 uppgå till 6,4 miljoner ton för Stockholms stad. Detta visas i figur 1 med lila färg. År 2035 skulle det innebära att utsläpp av fossila växthusgaser och infångning och lagring av biogena växthusgaser är lika stora, cirka 400 000 ton vardera, det vill säga nettoutsläppen blir noll (se den svarta linjen i figur 1).



Figur 1:

*Den mörkblå ytan i figuren visar hur stora utsläppen av fossila växthusgaser blir efter att åtgärderna för perioden 2020-2023 i klimathandlingsplanen är gjorda. Den ljusblå ytan visar utsläppen av fossila växthusgaser för åren 2024-2040 vid en linjär minskning. Dessa adderade blir således 19,9 miljoner ton bruttoutsläpp av fossila växthusgaser fram till 2040. Den lila ytan visar uppskattad infångning och lagring av biogena växthusgaser för åren 2025-2040 som totalt motsvarar 6,4 miljoner ton. Den svarta linjen visar nettoutsläppen (utsläpp av fossila växthusgaser minus upptag och lagring av biogena växthusgaser).*

Förvaltningen vill också påpeka att i Stockholms stads budget 2020- 2022 anges mindre ambitiösa målvärden i ton per invånare än vad både den nya samt den ursprungliga föreslagna klimatbudgeten är beräknad efter (enligt föreslagna åtgärder i klimathandlingsplanen). Om den finansiella budgetens målvärden är gällande så måste minskningen åren därefter ske mycket snabbare om klimatbudgeten ska nås. Det kan bli en stor utmaning. Klimathandlingsplanen anger att staden ska vara klimatpositiv år 2040. Det är mycket bra att staden har en sådan ambition. Det finns i dagsläget dock inga vedertagna standarder för hur man kan beräkna och redovisa klimatpositivitet. Förvaltningen anser att det är högst relevant att kvarstående fossila utsläpp från trafiken eller utsläpp från förbränning av fossil plast förblir synliga eftersom dessa utsläpp är viktiga att få bort. Det kan annars vara ”lätt” att tro att staden är färdiga med klimatarbetet vid den tidpunkten när anläggningar för BECCS3 tar upp mer biogena växthusgaser än vad som släpps ut i form av fossila växthusgaser inom stadens geografiska gräns. Det är skillnad på infångning och lagring av fossila växthusgaser, så kallad CCS4 och infångning och lagring av biogena växthusgaser, BECCS. CCS hindrar utsläpp av fossila växthusgaser i atmosfären medan BECCS syftar till att sänka halten av växthusgaser i atmosfären. I Stockholm är det BECCS som är aktuellt som teknik. Att kvitta ett fossilt utsläpp med biogen infångning och lagring är troligen inte förenligt med internationella beräkningsprotokoll<sup>5</sup>. Dessa bör därför redovisas var för sig. Förvaltningen anser att det nogsamt bör utredas hur staden ska redovisa infångning och lagring av de biogena växthusgaserna med anledning av följande orsaker:

- I de internationella beräkningsprotokollen redovisas de totala fossila växthusgasutsläppen för sig och infångning och lagring av växthusgaser för sig.
- Vad kan egentligen ingå i en klimatbudget med tanke på internationella beräkningsprotokoll? Förvaltningen är av den uppfattningen att stadens klimatbudget ska bestå av enbart de fossila utsläppen av växthusgaser. Parallellt med klimatbudgeten kan man dock med fördel även visa infångningen och lagringen av biogena växthusgaser såsom föreslås i figur 1.
- När BECCS är igång i större skala – vad får då fjärrvärmens egentligen för emissionsfaktor? Det kommer fortfarande att finnas fossila utsläpp av

växthusgaser från fjärrvärmen. Med tanke på ovan nämna beräkningsprotokoll, dvs att utsläpp redovisas för sig och infångning och lagring för sig, ställer sig förvaltningen tveksam till att emissionsfaktorer (g CO<sub>2</sub>e per kWh) kan bestå utav en blandning av fossila utsläpp respektive infångning och lagring av biogena utsläpp.

Förvaltningen vill dock poängtera att BECCS är en mycket bra och högst nödvändig åtgärd. Förvaltningen menar bara att det är synnerligen viktigt att de fossila utsläppen redovisas synligt i olika slags sammanställningar.

### Åtgärder inom transportsektorn

Handlingsplanen innehåller många relevanta åtgärdsförslag för hur stadens utsläpp av växthusgaser ska minska från vägtrafiken. För flertalet av de föreslagna åtgärderna saknar dock staden egen rådighet och är helt beroende av att statliga styrmedel införs, som i sin tur påverkas av EU-lagstiftning. Förvaltningen anser därmed att det råder stora utmaningar i att nå handlingsplanens ambitionsnivå när det gäller att minska utsläppen i transportsektorn, särskilt från vägtrafiken. De totala utsläppen från transporter i staden har legat i stort sett still sedan år 1990, enligt stadens egna beräkningar av växthusgasutsläpp. Utsläppen från vägtransporterna utgjorde 2018 knappt 40 procent av de beräknade totala utsläppen inom stadens gränser. Ännu större utmaningar råder om staden ska bidra med sin del rörande Sveriges klimatmål inom transporter om att nå minst 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) till 2030 jämfört med 2010. Enbart för perioden 2020- 2023 så behöver utsläppen från vägtransporter i Stockholm minska med 293 000 ton, enligt förvaltningens beräkningar, för att gå i linje med det nationella transportmålet. De föreslagna åtgärderna i klimathandlingsplanen är beräknade att leda till 208 900 ton minskningar för perioden 2020-2023, se tabell 1 nedan. Utsläppsminskningarna under perioden inkluderar konsekvenser av trafikökning samt ytterligare utsläppsminskningar på 79 900 ton som ett resultat av den åtgärdsplan för trafikområdet som ska tas fram under 2020.

Planerade åtgärder inom vägtrafiken 2020-2023	Minskning (ton)
Trafikminskande åtgärder	- 7 000
Bränslebytesåtgärder	- 162 000
Åtgärdsplan för trafiken	- 79 900
Trafikökning	+ 40 000
<b>Summa</b>	<b>- 208 900</b>

Tabell 1

Om staden ska gå i linje med det nationella 2030-transportmålet så saknas därmed åtgärder motsvarande 84 100 ton för programperioden (det vill säga 293 000 – 208



900 = 84 100). Åren därefter måste således minskningstakten öka om Stockholms del i det nationella transportmålet ska nås 2030. Det ska noteras att flertalet av de föreslagna åtgärderna är beroende av förändrad lagstiftning och statliga styrmedel, och således utanför stadens direkta rådighet. Det är av stor betydelse att åtgärdsplanen för trafikområdet tas fram, implementeras och genomförs omgående. Förvaltningen vill lyfta fram betydelsen av en tydlig process och med tydligt ansvar för ägarskapet och genomförandet av åtgärdsplanen. Eventuella nya styrmedel i åtgärdsplanen för trafiken bör i ett tidigt skede förankras med alla berörda aktörer för att få bred acceptans för åtgärderna. För att klimatmålen inom vägtransporter ska nås är det av avgörande betydelse att staden driver ett intensifierat påverkansarbete parallellt gentemot staten och EU när det gäller incitament och styrmedel. Detta hänger nära samman med ett annat uppdrag i Budget 2020-2022 där det anges att *Kommunstyrelsen i samarbete med miljö- och hälsoskydds nämnden och trafiknämnden ska organisera påverkansarbete för nya styrmedel för ett fossilfritt Stockholm.*

Förvaltningen önskar göra en komplettering av den sista punkten i listan på sidan 33 i klimathandlingsplanen. Där bör det stå att ”Staden verkar för teknikomställning och initierar pilotprojekt för att testa ny- och oprövad teknik” istället för ”Staden initierar pilotprojekt för att testa ny och oprövad teknik”.

### **Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen**

I föreslaget miljöprogram 2020-2023 anges att staden ska effektivisera sin energianvändning med 5 procent relativt den verksamhet som bedrivs och byggnader som är äldre än 10 år ska energieffektiviseras med 10 procent. Ett exempel visar för Familjebostäder att över 90 procent av deras byggnadsbestånd är äldre än 10 år. Det betyder att 10 procentsmålet i detta fall blir dimensionerande och medför en effektiviseringstakt som blir mer långtgående än målet att energieffektivisera hela beståndet med 5 procent. Förvaltningen anser att energieffektivisering är viktigt, främst ur ett resurshushållningsperspektiv. Förvaltningen har tidigare i samråd med stadens bolag föreslagit en energieffektiviseringstakt om 5 procent under programperioden. Målet att energieffektivisera beståndet som är äldre än 10 år med 10 procent under programperioden fordrar dock extraordinära insatser gällande både finansiering och tillgång till kvalificerad personal. I Budget 2020-2022 anges att bostadsbolagen ska utreda om och i så fall hur kalkylräntan kan sänkas för spetsprojekt inom miljöområdet samt för andra projekt vid införande av Stockholmshyra, samt vilka kostnader det skulle innebära. En sänkning av kalkylräntan för energieffektiviserande åtgärder skulle öka möjligheten att nå högre energieffektiviseringsmål än 5 procent. Åtgärder inom elproduktion och användning I föreslaget miljöprogram 2020-2023 anges att produktionen av solenergi (solel och solvärme) ska öka med 100 procent. Förvaltningen vill uppmärksamma att målet i klimathandlingsplanen är uttryckt annorlunda: Målet för programperioden är en utbyggnad med 100 procent mer solel till 2023 jämfört med 2018. Målen bör vara lika formulerade. Förvaltningen föreslår därför att målet formuleras om till följande (både i miljöprogram och klimathandlingsplan): Produktionen av el samt värme med solenergi

ska öka med 100 procent jämfört med motsvarande produktion 2018. Kravet på utbyggnaden av solceller omfattar de bolag och nämnder som äger tak vilket gör att bara en delmängd av stadens verksamheter omfattas av kravet. I Stockholm finns många kulturskyddade områden vilket gör att det finns stora begränsningar av var dessa anläggningar kan byggas. Förvaltningen anser att installation av solcellsanläggningar är bra åtgärder. Förvaltningen konstaterar att det inte finns något solenergibeting för styrelsen för Stockholm Vatten och Avfall AB. De borde också omfattas av solenergimålet och få beting. Förvaltningen anser, utöver solenergimålet, att staden dessutom bör undersöka om investeringar i vindkraft kan vara ett komplement till solceller. Vindkraft är mer ekonomiskt gynnsamt och har den fördelen att det blåser mer på vintern än på sommaren så elenergi produceras när elbehovet är som störst. Förvaltningen anser att klimathandlingsplanen bör uppdateras med aktuella uppgifter om frågan kring kapacitetsbrist i elnätet. Sedan texterna togs fram till handlingsplanen har en hel del hänt. Till exempel bör den överenskommelse mellan bland andra Ellevio, Svenska Kraftnät och Stockholm Exergi nämnas. I den erbjuder Stockholm Exergi en kraftvärmelösning, med visst stöd av regeringen, i syfte att lösa den akuta kapacitetskrisen i Stockholm.

#### **Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser**

Förvaltningen anser att det är mycket positivt att klimathandlingsplanen inkluderar åtgärder inom konsumtion såsom klimatpåverkan från nyproduktion av byggnader och anläggningar, klimatpåverkan från livsmedel, flygets klimatpåverkan och möjligheter inom cirkulär ekonomi samt att arbeta proaktivt med beteendefrågor. Den klimatpåverkan som uppstår utanför stadens geografiska gräns till följd av Stockholmarnas konsumtion är mycket större än den klimatpåverkan som sker innanför stadens gräns. Staden har stora möjligheter att genomföra åtgärder som minskar dessa utsläpp vilket också handlingsplanen visar på.

#### **Miljö- och hälsoskyddsnämndens ansvar i klimathandlingsplanen**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått ansvar för ett sammanlagt beting på minskade utsläpp av 48 372 ton koldioxidkvivalenter under programperioden. Betinget innefattar att genomföra en etanoltankningskampanj (23 000 ton), genomföra åtgärder för att oljeanvändningen ska minska i enskilda fastigheter (9 372 ton) samt att bidra till en ökad andel eldrift av fordon (16 000 ton). Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska också stötta Kommunstyrelsen i ett flertal åtgärder inom vägtrafiksektorn, bland annat genom att verka för höjd reduktionsplikt, konverteringsbidrag av bensinbilar till etanoldrift, ökad andel förnybara bränslen, att trängselskatten miljödifferentieras samt i framtagandet av en åtgärdsplan för minskade utsläpp för vägtrafiken. Förvaltningen konstaterar att utmaningarna kommer att vara stora för nämnden att klara betingen. Gällande etanoltankningskampanjen måste den få ett mycket stort genomslag om betinget ska klaras. Varje fordon som övergår till 100 procent tankning av etanol ger en besparing på cirka 1 ton koldioxidutsläpp. I Stockholms län finns cirka 40 000 etanolbilar. Tankningsgraden av E85 är idag cirka 15 procent. Långt över hälften av

etanolfordonen i hela Stockholms län måste således övergå till att tanka 100 procent E85. Genom energi- och klimatrådgivning kan staden verka för att oljan ska minska i byggnader men har ingen egentlig rådighet över att åtgärder genomförs så att oljeanvändningen faktiskt minskar. I de fall rådgivning inte ger önskvärt resultat ställer förvaltningen krav i tillsynen utifrån miljöbalkens rimlighetsavvägningar. På grund av överklaganden av tillsynsbeslut kan lång tid gå innan åtgärder genomförs. För stadens få egna kvarvarande oljepannor som är i drift är utfasningsplaner framtagna. Utfasningsplanerna är uppe som ett eget ärende på miljö- och hälsoskyddsnämnden 2020-02-18 (2020-965 Utfasning av fossila oljepannor hos stadens nämnder och bolag). Det går också att konstatera att förvaltningens stöd till andra förvaltningar och bolag rörande bland annat klimatberäkningar, analyser och uppföljning av klimatåtgärder kommer att behöva intensifieras under programperioden. I Budget 2020-2022 har förvaltningen fått uppdraget att genom en klimatsamordningsfunktion stödja stadsdelsnämnderna i arbetet med att genomföra klimathandlingsplanen och klimatbudget

## **Servicenämnden**

**Servicenämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2019 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Serviceförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 2 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till handlingsplanen för att minska Stockholms klimatpåverkan och att den svarar upp mot Parisavtalets åtaganden.

Serviceförvaltningen anser att Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 ger en god vägledning till hur staden tillsammans ska nå det långsiktiga målet om fossilfri organisation 2030 samt hur Stockholm ska uppnå fossilfrihet 2040.

I planen redovisas konkreta åtgärder och ansvariga nämnder och bolagsstyrelser pekas ut. Upphandling och inköp kan bidra till att stadens når de högt uppställda målen genom att ställa högre krav i de centralupphandlingar som genomförs. För att dessa krav ska få effekt krävs det att staden arbetar tillsammans med leverantörer på respektive marknad, för att den teknikutveckling som krävs för att marknaden ska kunna nå upp till ställda krav sker.

Förvaltningen ser dock utmaningar med att mäta vilken effekt på utsläpp i ton CO<sub>2</sub> som varje enskild åtgärd ger, speciellt hur uppföljning av minskningen av fossil plast ska ske. När det gäller uppföljning av klimatpåverkan från stadens inköp av livsmedel, kommer arbete med att hitta modell för detta att arbetas fram av miljöförvaltningen. Det är en viktig förutsättning för att uppföljningen ska kunna genomföras.

## **Socialnämnden**

**Socialnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 28 januari 2020 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Alexandra Mattson Åkerström m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Karin Gustafsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Linnéa Vinge (SD), *bilaga 1*.

**Socialförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 30 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till stadens nya ambitiösa klimathandlingsplan för Stockholm. Socialförvaltningen har inte särskilt utpekats i planen för att vidta konkreta åtgärder som beting men inom förvaltningen kan ändå ett viktigt arbete genomföras. Bland annat har ett genomgående utbyte av belysning till LED inneburit en både sänkt kostnad och minskad förbrukning av el. Det kan heller inte underskattas att stadens ambitiösa målsättning kan förstärkas av att förvaltningens anställda kan utgöra viktiga aktörer i det konkreta klimatarbetet som klimatambassadörer och kommunikatörer av goda och positiva exempel. Det är också bra att staden belyser utsläpp från ren konsumtion och andra utsläppsställen som staden inte har rådighet över. Förvaltningen värdesätter att Stockholms stad genom handlingsplanen har förmåga och resurser att vara navet i ett klimatarbete där näringsliv och andra aktörer involveras för att de uppsatta målen för en gemensam global klimatpolitik i syfte att möta intentionerna i Parisavtalet. För en presentation av planen för stockholmarna skulle en förkortat version vara att föredra där konkreta åtgärder som är möjliga för envar att åstadkomma särskilt kan lyftas.

## Stadsbyggnadsnämnden

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Ulf Walther m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Jonas Santesson m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Madeleine Kaharascho Fridh (Fi), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 13 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret välkomnar klimathandlingsplanens ambition att befästa Stockholms roll som en föregångare i klimatarbetet. Klimathandlingsplanen har en tydlig disposition med ingående beskrivningar av både rådande förhållanden och nödvändiga förändringsprocesser inom klimatarbetet.

Stadsbyggnadskontoret åläggs ett beting på minskade utsläpp om 3000 ton co2 under perioden 2020-2023. Detta ska uppnås genom en förtätad bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Förtätning i kollektivtrafiknära lägen har länge varit en tillämplig planeringsinriktning i Stockholms stad, och stadsbyggnadskontoret ser positivt på att dessa åtgärder tillskrivs ett konkret beting med tillhörande uppföljning. Men åtgärden står nu för sig själv, utan vidare förklaring eller förankring i den beskrivande texten.

Vidare hade kontoret gärna sett en bredare beskrivning av hur bebyggelsestrukturen påverkar invånarnas möjligheter att leva klimatsmart. Tät bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen är viktigt, men bebyggelsestrukturen måste också vara funktionsblandad samt skapa tillgänglighet och närhet för att minska resbehoven i stort. Även utformningen av kvarter och byggnader påverkar förutsättningarna för såväl energiförsörjning som lokal energiproduktion. Stadsbyggnadsnämnden har förutom sitt ansvar att skapa klimatvänliga stadsstrukturer dessutom ett ansvar för regleringen av parkeringstalen som används för att främja hållbar mobilitet. Klimathandlingsplanen skulle med fördel ha kunnat belysa dessa frågor inom stadsbyggnadsnämndens ansvarsområde ytterligare.

Den åtgärd som kan ge störst effekt i klimatarbetet på kort och lång sikt är avskiljning och lagring av koldioxid. I klimathandlingsplanen anges ambitionen att utsläppen i staden skall minska så snabbt som möjligt. Åtgärder inriktade på avskiljning och lagring bör därmed prioriteras och stadsbyggnadskontorets samt övriga aktörers åtaganden för att möjliggöra genomförandet behöver förtydligas.

Klimathandlingsplanen sätter ett stort fokus på åtgärder inom transportsektorn, inte minst genom att verka för en snabbare omställning till fossilfria och förnybara bränslen. Ny teknik och nya bränslen är nödvändiga för en snabb omställning av fordonsflottan, men på lång sikt behövs även åtgärder för att minska biltrafiken. En

minskning av biltrafiken behövs, inte bara för att reducera utsläppen av växthusgaser, utan skulle även kunna bidra till att uppnå stadsbyggnadsmålen i översiktsplanen med fler bostäder, minskade barriäreffekter och goda offentliga miljöer. En minskad biltrafik skulle bidra till att minska problemen med lokala miljöstörningar som buller, partiklar och förorenat dagvatten. Även om klimathandlingsplanen är avgränsad till att behandla utsläpp av växthusgaser skulle den kunna lyfta fram dessa synergier och påvisa en helhetssyn i stadens proaktiva miljöarbete.

Klimathandlingsplanen beskriver behovet av att samordna och planera för en bättre masshantering för att minska de stora volymerna schaktmasstransporter i staden. Även utveckling av logistikcentra och omlastningscentraler för gods och avfall lyfts fram som viktiga insatser för att hantera den växande godstrafiken. Kontoret välkomnar detta fokus på godsrelaterade åtgärder och vill betona vikten av förvaltningsövergripande och regional samverkan samt en långsiktig, strategisk planering i dessa frågor.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2020 att godkänna kontorets förslag enligt kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 20 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Klimathandlingsplan 2020-2023 är ett viktigt dokument som trafikkontoret välkomnar. Att arbeta för ett fossilbränsleffritt Stockholm ligger i linje med trafikkontorets ambition och målsättning. Många av de utpekade åtgärderna i planen är något som trafikkontoret redan arbetar aktivt med, såsom cykel- och kollektivtrafikåtgärder, skapa förutsättningar för samlastning, smartare och miljövänligare hantering och transport av schaktmassor, underlätta en omställning till eldrift, krav vid upphandlingar osv.

### **Ändrade regelverk samt nya och utvecklade verktyg**

Det är positivt att planen tar upp den stora betydelsen av åtgärder på statlig och EU-nivå. Trafikkontoret anser i enlighet med planen att grundläggande förutsättningar för att kunna genomföra planen är att kommunerna får nya verktyg att arbeta med, att de insatser som krävs på statlig och nationell nivå sätts in samt att regelverk ändras i enlighet med miljömålen. I planen finns dock förslagen till styrmedels- och regelverksändringar omnämnda på olika platser i dokumentet. Betydelsen av dessa och

vilka de är skulle kunna tydliggöras genom att samla dessa skrivningar i ett inledande kapitel som pekar ut de förutsättningar som är nödvändiga för att planen ska kunna genomföras.

### **Stockholms stad en del av en växande region**

Stockholm är regioncentrum i en tillväxtregion. Regional och nationell trafik åker dagligen genom och till Stockholm. Mer än hälften av allt trafikarbete i staden utförs av trafikanter som bor i andra kommuner. En gemensam målbild för hela regionen/nationen blir därför avgörande för om Stockholm kommer att uppnå sina högt ställda mål. Stockholms stad kan ha hur hög elbilsandel som helst, men om inte resten av regionen följer med i samma utveckling kommer utsläppen i Stockholm fortfarande betydligt högre än målbilden eftersom trafiksystemet är sammankopplat. Kontoret anser att klimathandlingsplanen kan bli mer tydlig gällande vikten av hela regionens utveckling och samordning när det gäller fordonsflotta, bebyggelseplanering, kollektivtrafiksatsningar, mobilitetsutbud/tjänster osv och om vikten av ekonomin för trafikens utveckling.

### **Klimathandlingsplanens mål**

Klimathandlingsplanens mål är ambitiösa och nödvändiga för att på längre sikt kunna klara miljömålen. Trafikkontoret är stolt över att vara en del av en organisation i framkant där miljöfrågorna är högt uppe på agendan. Kontoret välkomnar handlingsplanens ambitiösa mål och konstaterar att etappmålet för 2023 kommer att innebära utmaningar och kräva att många aktörer samordnas. En stor del av de åtgärder som behövs för att styra i rätt riktning ligger dessutom utanför kommunens rådighet. Eftersom det krävs nya typer av styrmedel för att genomföra planen samt ytterligare samverkan mellan olika parter blir denna fyraårsperiod förmodligen en period av etablering och i bästa fall introduktion av nya styrmedel och regelverk. Sedan tar det alltid ytterligare ett tag innan anpassning sker så att fullt resultat syns av åtgärden. Nya samarbeten tar också tid att etablera och få igång. Det är ofta dessa grundläggande skeden som blir extra viktiga för hur väl måluppfyllelsen blir i slutändan. Investeringar i fordon tas också långsiktigt och fordonsparker förnyas under många år. Långsiktighet och förutsägbarhet krävs även för att skapa förtroende för stadens beslut vid införande av olika förbud och styrmedel. I planen blandas kortsiktiga mål till 2023 (etappmål kallas det på vissa ställen) och målen för 2030 och 2040. Dessutom nämns ambitioner kring ett klimatpositivt Stockholm med nollutsläpp. Skillnaderna mellan dessa mål skulle kunna förtydligas. Ett sätt att hantera detta är att renodla planen och i inledande kapitel förklara vision och övergripande mål för att sedan låta planen endast innehålla mål och åtgärder som rör 2020-2023.

### **Åtgärder**

Trafikkontoret är positivt till de åtgärder som är utpekade på kort sikt. Åtgärderna är dock inte alltid preciserade. Parkeringsåtgärder står t ex utpekade specifikt i tabellen på s.24 men det finns inget förtydligande av vad de innebär. Trafikkontoret ser

svårigheter i att följa upp isolerade effekter på koldioxidutsläppen från enskilda åtgärder eftersom trafiksystemet är komplext och påverkas av vad som händer i samhället i stort. Trafikkontoret anser att utpekade åtgärder, som parkerings-, cykeloch kollektivtrafikåtgärder, är viktiga att arbeta med även för att skapa ett bra komplement till bilen och för att skapa ett tillgängligt och framkomligt transportsystem. Alla dessa åtgärder är nödvändiga för att kunna förtäta staden på det sätt som översiktsplanen beskriver. Trafikkontoret omvandlar gatorna på det sätt som stödjer en tät och funktionsblandad stadsplanering och dessa planeringsprinciper om den täta och funktionsblandade staden kan ge större förutsättningar att på längre sikt minska utsläppen från biltrafiken än trafikåtgärderna i sig. Trafikkontoret skulle därför gärna se att listan på s.23 kompletteras med punkten ”Fortsätta bygga funktionsblandad och tät stad för att minska avståndet till aktiviteter, arbete mm samt för att skapa underlag till effektiv kollektivtrafik”. Det vore även bra med en översiktlig sammanställning av alla åtgärderna så att det blir enkelt att se vilka åtgärder som är utpekade och vem som har ansvar för uppföljning. När åtgärderna enbart står beskrivna i textflödet är det lätt att missa en åtgärd.

### **Framtagande av åtgärdsplaner**

På olika ställen i texten nämns framtagande av olika planer. T.ex. åtgärdsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030, utredning av vad som behövs för att genomföra en utsläppsfri innerstad, arbete för ökad elbilsanvändning till 2030, handlingsplan för en succesiv och kraftfull elbilsintroduktion till 2030.

Trafikkontoret anser att det vore bra om alla dessa planer kunde samlas och arbetas fram samordnat så att dubbelarbete kan undvikas. När det gäller åtgärder för vägtrafiken kommer det vara en betydande utmaning att hitta nya åtgärder som hittills inte identifierats. Däremot skulle en sådan plan kunna innehålla en mer långsiktig och stegvis planering fram till målåren 2030 och 2040 – vad behövs, när och hur. Det är av stor vikt att staden är tydlig i sin kommunikation mot andra parter så att privatpersoner och företag vet vad de har att förvänta sig framöver.

### **Gods**

Kontoret är positivt till att klimathandlingsplanen tar ett brett grepp kring godsfrågan. Varudistribution, avfall, e-handel, hantering av schaktmassor och byggmaterial är områden som behandlas. I planen görs bedömningen att staden kan minska ökningen av de lätta fordonstransporterna genom att erbjuda och peka ut platser för logistikcentra på strategiska platser. Frågor att utreda vidare är t.ex. vem som ska driva logistikcentrat, hur samordningen ska ske och vem som ska bekosta det. Det behövs även större incitament för samordning och för att det ska vara lönsamt för leverantören. Arbetsmaskiner Trafikkontoret är positivt till en utökning av reduktionsplikten upp till 100 procent för arbetsmaskiner. Kontoret arbetar redan idag med kravställande gentemot leverantörer så att fossilfrihet ska kunna uppnås. Dessa krav förfinas och skärps kontinuerligt vid nya upphandlingar. Även för arbetsmaskiner behövs en bra samverkan mellan olika aktörer. Stockholms stad skärper succesivt



kraven i sina upphandlingar, men för att få en storskalig och hållbar förändring behöver alla kravställande aktörer arbeta åt samma håll. Det är idag, som klimathandlingsplanen beskriver, svårt att riktigt veta vad det finns för fordon i flottan av arbetsmaskiner eftersom inget register förs. Stockholms stad har tidigare varit drivande i processen för att upprätta register, men ett samordningsansvar bör ligga på nationell nivå.

## **Utbildningsnämnden**

**Utbildningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2020 godkänna tjänsteutlåtandet och överlämna det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Karin Lekberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Tina Kratz m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Utbildningsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Utbildningsförvaltningen ställer sig positiv till klimathandlingsplanen med insatser för att nå målen om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 samt en fossilfri organisation 2030. Förvaltningen har under flera år arbetat aktivt med insatser för att minska miljö- och klimatpåverkan inom olika områden. De områden som ligger närmast utbildningsförvaltningens verksamhetsområden är: skolmåltider, upphandling, skolskjutsar för elever samt resor inom tjänsten. Förvaltningens remissvar begränsas till att röra dessa områden.

### **Skolmåltider**

Utbildningsförvaltningen har i uppdrag att samordna och utveckla skolmåltidsverksamheten vid de kommunala grund- och gymnasie-skolorna. Detta görs genom styrande och vägledande dokument och genom stöd till skolenheterna i form av kompetensutvecklings-insatser och andra utvecklingsinitiativ, samt löpande råd och stöd. Ett utvecklingsområde som förvaltningen arbetat aktivt med är svinn och klimatsmarta måltider. Förvaltningen tar aktivt del i stadens arbete med utveckling av det centrala livsmedelsavtalet för att påverka utbudet i enlighet med mål och riktlinjer. Förvaltningen medverkar även i stadens arbete med kategoristyrning inom områdena, måltider och livsmedel samt vitvaror och storkök.

Utbildningsförvaltningen ställer sig positiv till att arbeta med utveckling av närings- och klimatberäknade menyer och måltider som ett led i att minska miljö- och klimatbelastningen från skolmåltiderna. Förvaltningen lyfter vikten av en fortsatt samverkan med andra förvaltningar och nämnder för att ha en samsyn kring

gemensamma mått- och mätmetoder avseende koldioxid-ekvivalenter inom de offentliga måltiderna.

Förvaltningen anser att samordning, enhetlighet och stöd, liksom erfarenhetsutbyten, är viktigt i stadens strävan att minska miljö- och klimatpåverkan.

Utbildningsförvaltningen anser även att staden bör ha en samsyn kring metoder och mål för svinmätningar.

### **Upphandling**

En nära samverkan med serviceförvaltningen är en förutsättning för att säkerställa att livsmedelsavtalen innehåller produkter som uppfyller kravet på en så låg miljö- och klimatbelastning som möjligt. Även en nära dialog med producenter och grossister är nödvändig för att påverka utbudet och möta framtidens krav.

### **Resor**

Elevers och medarbetares transporter till och från skolan utgör under en stor del av året en väsentlig andel av det totala antalet resor inom staden. Genom att planera för skolor i kollektivtrafiknära lägen och genom att påverka planeringen av kollektivtrafiken kan utbildningsnämnden bidra till att minska antalet bilresor. Många skolor bedriver också ett aktivt arbete med att uppmuntra elever och vårdnadshavare att gå eller cykla kortare sträckor till skolan, istället för att åka bil.

Ett stort antal elevresor med taxi sker varje dag till och från Stockholms stads skolor för elever som beviljats skolskjuts. Vid upphandling av persontransporter ställs en rad krav på bland annat fordon och drivmedel. Resor som utförs i tjänsten av förvaltningens personal följer stadens regelverk för resor och representation.

## **Äldrenämnden**

**Äldrenämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 28 januari 2020 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Mirja Räihä m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Robert Mjörnberg m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Söderström (SD), *bilaga 1*.

**Äldreförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 4 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Äldreförvaltningen ställer sig bakom Stockholms stads Klimathandlingsplan för 2020-2023. Äldreförvaltningens direkta påverkan på de mål som anges i Klimathandlingsplanen begränsar sig främst till tre områden:

- De fordon som förvaltningen hyr.

- Vilka krav som ställs i upphandlingar av hemtjänst.
- Mat och måltider.

Stockholms trygghetsjour, som är den avdelning inom äldreförvaltningen som använder fordon, har från och med 2020 ett nytt avtal för bilar. De befintliga dieselbilarna kommer att ersättas av gasdrivna miljöbilar. Därmed bör förvaltningen i denna del ha goda möjligheter att uppnå handlingsplanens mål. Vid upphandling av hemtjänst kan det ställas olika krav för de utförare som ska bli auktoriserade i kundvalssystemet. Idag ställs inga krav i upphandlingen av hemtjänst om vilka bilar som ur miljöhänsyn kan godkännas. I stadens upphandlingspolicy står att krav på miljöhänsyn ska ställas vid stadens upphandlingar om det motiveras av upphandlingens art. I policyn står vidare att de miljökrav som ställs i stadens upphandlingar ska syfta till att uppnå målen i stadens miljöprogram. Upphandlingspolicyn ger därmed förutsättningar för att ställa krav i upphandlingarna för att minska användningen av fossilbränslen och miljöpåverkan generellt. Dock måste dessa krav vägas mot andra lagar och regler som finns inom upphandlingsområdet. Det är också viktigt att implementeringstakten för nya miljökrav tar hänsyn till konsekvenserna för verksamhetens kvalitet. Äldreförvaltningen har ett särskilt definierat ansvar för två uppdrag i Klimathandlingsplanen och det gäller dels att utveckla kravnivå för klimatprestanda för måltider på äldreboenden och dels att utveckla klimatberäkningar av de menyer och måltider som serveras i äldreboenden. Dessa uppdrag är i linje med äldreförvaltningens arbete med en ny Mat- och måltidspolicy och satsningen på projektet Matlyftet. Äldreförvaltningens huvudsakliga ansvar inom Agenda 2030 gäller målet ”Ingen hunger” men förvaltningen ska även bidra till en ekonomisk, miljömässig och socialt hållbar stad, vilket stämmer väl med uppdragen i Klimathandlingsplanen.

## Överförmyndarnämnden

**Överförmyndarnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2020 att som svar på remissen hänvisa till förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Kenan Parlak m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Björn Sjöberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Överförmyndarförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad är en stor aktör i många avseenden, med många olika verksamheter som ger service men också innebär myndighetsutövning gentemot stadens invånare. Staden är en av landets större inköpare och konsument av varor och tjänster. Alla stadens olika verksamheter för på ett eller annat sätt med sig en påverkan på klimatet. Staden har därför också ett ansvar för att göra vad den kan för att minska sitt klimatavtryck och medverka till att Parisavtalets mål kan uppnås. Förslaget till klimathandlingsplan är enligt överförmyndarförvaltningen ett mycket ambitiöst dokument som, om det följs, bör kunna bidra till att målen om ett fossilfritt Stockholm och minskade växt-husgasutsläpp uppnås. Ambitionsnivån är hög men, enligt förvaltningens uppfattning, nödvändig för att Stockholm ska kunna bidra till att Parisavtalets mål nås.

Överförmyndarnämnden omnämns inte direkt i handlingsplanen, men berörs av avsnittet om resor i tjänsten, där samtliga nämnder och styrelser uppmanas att minimera antalet flygresor och följa stadens resepolicy. I den mån tjänsteresor alls genomförs inom överförmyndarförvaltningens verksamhet så sker den till allra största delen lokalt med kollektiva transportmedel, samt med tåg om till exempel kommuner ute i landet ska besökas. Förvaltningen vill slutligen betona vikten av samverkan med andra aktörer i samhället i arbetet för ett minskat fossilberoende. Det kan handla om andra kommuner men också stat, näringsliv och akademien – alla har på olika sätt ett ansvar för och kan bidra till att jorden och mänskligheten har en framtid.

## Bromma stadsdelsnämnd

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2020 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remiss om klimathandlingsplan och anför därutöver följande.

Det är mycket positivt att en klimathandlingsplan har tagits fram och att ambitionen är att Stockholm ska gå före och leda utvecklingen i klimatarbetet. Vi i Stockholm har goda förutsättningar att reducera vår klimatpåverkan och leva mer hållbart, men ändå bibehålla vårt välbefinnande.

Samtidigt är frågan om hur vi ska minska vår klimatpåverkan komplex. Vi har byggt in en stor klimatpåverkan i vår livsstil och det kommer att krävas omfattande förändringar av såväl samhällsstruktur som livsstil för att komma ner till en hållbar nivå. I Sverige har vi på många områden minskat våra utsläpp av växthusgaser under de senaste 30 åren. Dock har vi samtidigt ökat vår konsumtion och våra resor, vilket innebär att vår klimatpåverkan snarare ökar.

För att följa Parisavtalet kan vi i Stockholm inte bara ta hänsyn till vad vi släpper ut inom kommungränsen. Det är positivt att klimathandlingsplanen har ett avsnitt som belyser påverkan från konsumtionen, men vi saknar tydliga mål inom denna del. Stockholm stads verksamhet står för en stor del av denna konsumtion, bland annat genom matservering på förskolor, skolor och äldreomsorg, samt möbler och kläder för den egna verksamheten. Målsättning för den egna verksamheten behöver kompletteras i planen.

Det är väldigt bra att en klimatbudget tas fram för Stockholm. I budgeten bör hela klimatpåverkan från stockholmarna ingå, även om påverkan från privat konsumtion bör särredovisas. Stockholm stad har ett stort ansvar för att kunskap om vilken nivå som är hållbar förmedlas till såväl alla förvaltningar och bolag inom egna verksamheten, som till företag och privatpersoner.

Hur vi bygger vår stad har betydelse för klimatpåverkan. Det är stadsdelarna som ansvarar för skötsel av naturreservat och parkmark och det arbetet är viktigt ur klimatsynpunkt, genom att ekosystemtjänster kan minska klimatpåverkan. Samtidigt behöver vi vid byggande ta bättre hänsyn till klimatpåverkan, såsom att undvika att riva funktionella byggnader och att anordna staden så att exempelvis föräldrar inte ska behöva skjutsa sina barn till förskolan med bil. Dessa faktorer bör belysas i klimathandlingsplanen.

Kunskap och samverkan är viktiga delar för att vi i Stockholm ska kunna minska vår klimatpåverkan. Insatser behöver framför allt göras inom de områden där de får störst effekt och då behövs en god insikt i klimatpåverkan från olika områden. I Bromma kommer vi att satsa på att öka vår egen kunskap och ser fram emot en god samverkan med såväl miljöförvaltningen och stadens övriga verksamheter i arbetet med att minska vår klimatpåverkan.

*Reservation* anfördes av Johan Heinonen m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 17 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till klimathandlingsplanen för 2020-2023.

Klimathandlingsplanens fokus ligger på koldioxid, lustgas och metan. Ytterligare fokus borde möjligen läggas på övriga växthusgaser som fluorerade kolväten (HFC) och Svavelhexafluorid (SF<sub>6</sub>). Dessa växthusgaser har ofta begränsade användningsområden men är ändå uppemot 10 000 gånger mer potenta växthusgaser än koldioxid. Även kolmonoxid som har en indirekt påverkan på klimatet genom att dess närvaro i atmosfären hindrar nedbrytning av metan, borde belysas. Även vanligt sot från eldning har en klimatpåverkan, även om detta inte är en gas utan partikel. Dessa SLCP (Shortlived Climate Pollutants) har alla gemensamt samma effekt på klimatet som koldioxid har. De borde få mer utrymme i klimathandlingsplanen genom åtgärder eller information. Det är bra att staden belyser utsläpp från människors konsumtion samt övriga utsläppskällor som staden inte har rådighet över, exempelvis inom transportområdet. Poängen är att staden inte ensamt kan ansvara för utsläppsminskningarna eftersom även privatpersoners resor och konsumtion har en stor påverkan på utsläppen. Frågan om CCS-teknik är komplicerad. Biokolsanläggningar och annan BECCS (bio-energy carbon capture and storage) som innebär att låta växtlighet absorbera koldioxid och sedan lagra kolet i exempelvis marken är en teknik som fungerar. Dock är biokolsanläggningen i Högdalen begränsad i sin kapacitet. I handlingsplanen står det att Stockholm Exergi utreder möjligheten att öka kapaciteten till att fånga upp 120 000 CO<sub>2</sub>e per år vilket skulle vara en väldigt effektiv kolsänka. Vad händer om stadens plan för utredningen från Stockholms Exergi påvisar att målet inte är genomförbart? Samma sak gäller den föreslagna försöksanläggningen för CCS i nuvarande koleldade KVV8-verket i Värtan. Vilka alternativ finns annars? I övrigt är planen ett stort kliv framåt i klimatarbetet. Målen går att skriva upp litet till, men är sammantaget en bra grund för det fortsatta arbetet.

## Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

**Enskede-Årsta-Vantörs** stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2020 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Veronica Palm m.fl. (S), *bilaga 1*

*Reservation* anfördes av Hassan Jama m.fl. (V) *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Tobias Karlsson (SD) *bilaga 1*.

*Ersätтарыtrande* gjordes av Lisa Palm (Fi), *bilaga 1*.

**Enskede-Årsta-Vantörs** stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 16 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till stadens nya klimathandlingsplan och inriktningen att höja ambitionsnivån för att möta Parisavtalets åtaganden. Det är positivt att staden fokuserar på områden där potentialen är stor, exempelvis el och fjärrvärme. Transport är den största utmaningen och det är bra att staden siktar på att driva opinion inom transportfrågor man inte har rådighet över. Det är bra att staden även belyser utsläpp från människors konsumtion och andra utsläppskällor som staden inte har rådighet över. Detta för att poängtera att staden inte ensam kan ansvara för utsläppsminskningar, även saker som resor och konsumtion från privatpersoner har stor påverkan. Under avsnitten Hela stadens organisation behöver bidra lyfts ett antal åtgärder där stadens verksamheter kan bidra till stadens mål om en fossilfri organisation. För att kunna fokusera på vad man som lokal förvaltning kan vidta för åtgärder gör Enskede-Årsta- Vantör en årlig lokal klimat- och miljöhandlingsplan. Bland stadens åtgärder föreslås till exempel att i förskolor, skolor och äldreomsorg kan kostplaneringsverktyg införas som beräknar klimatbelastningen så att måltider blir både näringsriktiga och får en minskad klimat- och miljöbelastning. I Enskede-Årsta-Vantör ligger förskolorna i framkant då man sedan 2017 med hjälp av ett kostdatasystem och en klimatmodul lagar välsmakande och näringsriktiga luncher med låg klimatpåverkan samtidigt som man minskar stadsdelens utsläpp av växthusgaser och matsvinn. I detta arbete är det nära samarbetet som finns mellan förskolornas alla kockar viktigt. Återkommande står det i handlingsplanen att staden ska bli bättre på att ställa klimatkrav vid upphandlingar. Redan nu ställer förvaltningen höga krav i sina upphandlingar gällande maskiner och fordon. Förvaltningen anser att samverkan behövs kring att definiera lämpliga klimatkrav vid upphandling av olika kategorier samt att upphandlingsmallar därefter behöver uppdateras med lämpliga klimatkrav.

Samverkan föreslås ledas av Stadsledningskontoret. Förvaltningen har under de år Klimatmiljarden funnits fokuserat på att byta till mer energieffektiva vitvaror och LED belysning i alla verksamheter där behoven funnits. Förvaltningen har även energieffektiviserat sina egna transporter genom att gå över till elcyklar inom framför allt hemtjänsten. Vidare nämner staden att det utöver Klimatmiljarden finns olika typer av statliga projektstöd att söka för att vidareutveckla stadens verksamheter mot en fossilfri organisation. Förvaltningen erfar att det kan vara svårt och resurskrävande för en enskild stadsdelsförvaltning att ansöka om externa projektmedel. Förvaltningen föreslår att serviceförvaltningen får i uppdrag att sortera, välja ut, sammanställa och sprida information om lämpliga projektstöd inklusive stödets ansökningsperioder inom klimatområdet. Serviceförvaltningen föreslås även hålla ihop ansökningarna och samordna stadens olika förvaltningars behov till ansökningar och även hålla ihop projekten, projektekonomi och nödvändig rapportering i nära samarbete med stadsdelarna. Förvaltningen saknar de ekonomiska aspekterna i handlingsplanen. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

## **Farsta stadsdelsnämnd**

**Farsta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till Klimathandlingsplan 2020–2023.

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Söderström (SD), *bilaga 1*.

**Farsta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 1 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på ambitionerna i förslaget men finner att det är en underlig ordning att planen skickas på remiss innan kommunfullmäktige har fastställt det nya miljöprogrammet, som är styrdokument och utgångspunkt för handlingsplanen. De flesta åtgärderna föreslås inom områden som stadsdelsnämnderna inte kan påverka. Förvaltningens svar koncentreras därför på de tre åtgärder där nämnden föreslås att ha ett genomförandeansvar tillsammans med andra nämnder och styrelser:

- Utveckling och klimatberäkningar av de menyer och måltider som serveras i förskolor, skolor och äldreboenden
- Minimera antalet flygresor genom digitala möten
- Följ stadens resepolicy

Förvaltningen hade gärna sett fler konkreta åtgärder och uppdrag där stadsdelsnämnder ges genomförandeansvar. Klimatkrisen kräver en effektivitet i omställningen. Enskilda stadsdelsförvaltningar besitter inte alltid kompetensen att



förstå vilka åtgärder vi måste göra. Dagens system med ansökningar om, uppföljningar och redovisningar av klimatinvesteringar upplevs inte effektivt nog. Måltider Inom måltidsverksamheten för förskolan och äldreomsorgen ska Strategi för god, hälsosam och klimatsmart mat genomföras under 2020. Strategin har bland annat målet att minska klimat- och miljöpåverkan från matkonsumtionen. Förvaltningen tolkar åtgärden så att klimatberäkningar av menyer är en förbättring och utveckling av matstrategin. Förvaltningen kan vara delaktig i arbetet beroende på den kompetens som efterfrågas. Områden där nämnden har möjlighet att påverka, men inte har ett uttalat genomförandeansvar, är inom inköp, konsumtion och distribution av livsmedel. Inköp av livsmedel och måltider uppgick 2019 till en kostnad av cirka 23 miljoner kronor. Drygt 40 procent var ekologiska livsmedel och måltider och förvaltningen kommer att fokusera på att öka den ekologiska andelen av inköpen och för att minska matens klimatpåverkan ska mer vegetarisk mat serveras exempelvis inom förskolan.

#### *Flygresor*

Flygresor inom förvaltningen förekommer bara när alternativ saknas. Det är i princip endast resor till boenden inom individ- och familjeomsorgen som ibland finns på mycket långt avstånd från staden. Digitala möten övervägs om de är möjliga men personlig kontakt är viktig. Förvaltningen ska i de lägena prioritera tåg, men enstaka flygresor kommer inte helt att kunna undvikas.

#### *Resepolicy*

Förvaltningen ser fram emot att staden ska få en gemensam resepolicy. Farsta stadsdelsnämnds resepolicy reviderades senast 2017 och kommer att uppdateras under 2020. Eftersom den stadsövergripande resepolicyen är under utarbetande kommer Farstas policy att följa stadens men med en lokal anpassning. Som det påpekas i planen saknar staden rådighet för stora delar av transportsektorn där de mest omfattande åtgärderna krävs för att minska utsläppen av växthusgaser, och staden måste därför utföra ett aktivt påverkansarbete. På förvaltningsnivå är möjligheterna att påverka än mer begränsade men vi kan bidra med att minska antalet tjänstefordon inom våra verksamheter och vartefter bilar byts ut öka andelen elfordon. Förvaltningen efterlyser ett stadsövergripande system med samordnad varudistribution efter modell från Södertörnskommunerna, vilket skulle minska transporter med varor till våra verksamheter avsevärt. Inom förvaltningen genomförs åtgärder för klimatet som trädplantering i biokol i samband med förnyelsen av trädallén vid Farsta gård och vid träd- och buskplantering vid Skönstaholmsfältet i Hökarängen. I aktivitetsparken Måsen i Fagersjö har biokol tillförts gräsytor och träd kommer att planteras i biokol under 2020. Klimatnyttan med dessa åtgärder handlar främst om att hantera klimatförändringar med stora nederbördsmängder.

## Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 december 2019 godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Maria Ljuslin m.fl (V) och Eva Fagerhem (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Henrik Åkerlund (SD), *bilaga 1*.

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 21 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiva till stadens nya klimathandlingsplan. Att lägga upp en klimatbudget ligger i linje med vetenskapliga rekommendationer och internationella överenskommelser. Det har också en pedagogisk poäng då det är just de ackumulerade utsläppen i atmosfären som är det mest relevanta, inte årliga utsläpp. Staden poängterar att fokus ligger på koldioxid, lustgas och metan. Dock borde ytterligare fokus också – om så bara informationskampanjer – riktas mot övriga växthusgaser som

fluorerande kolväten (HFC) och Svavelhexafluorid (SF6). Dessa har ofta begränsade användningsområden men är ändå uppemot 10 000 gånger mer potenta växthusgaser än koldioxid. Även kolmonoxid som har en indirekt påverkan på klimatet genom att dess närvaro i atmosfären hindrar nedbrytning av metan borde belysas. Också vanligt sot från eldning har en klimatpåverkan, även om detta inte är en gas utan en partikel. Dessa SLCP (Shortlived climate pollutants) har alla gemensamt ungefär samma effekt på klimatet som koldioxid. De bör få mer utrymme i klimathandlingsplanen, antingen genom åtgärder eller genom information.

Det är också mycket bra att staden belyser utsläpp från människors konsumtion och andra utsläppskällor som staden inte har rådighet över. Allt detta för att poängtera att staden inte ensam kan ansvara för utsläppsminskningarna, även saker som resor och konsumtion från privatpersoner har stor påverkan.

Vidare är de fyra utvalda områdena relevanta för handlingsplanen. Det är positivt att staden fokuserar på områden där potentialen är stor, exempelvis el och fjärrvärme. Transport är den största utmaningen och det är bra att staden siktar på att driva opinion inom transportfrågor man inte har rådighet över.

Vidare är det bra med både ett bottom-up och top-down perspektiv, exempelvis när man både minskar utsläppen från fjärrvärme kombinerat med energieffektivisering av byggnader. På så vis tacklar man frågan från flera håll samtidigt vilket leder till bättre resultat.

Vad gäller konsumtion, specifikt från livsmedel och byggsektorn ingår dessa som bekant inte i klimatbudgeten. Dock är det av stor vikt att skruva upp även dessa mål.

Ur ett klimatperspektiv spelar utsläpp från Stockholm kontra en annan geografisk plats ingen roll – alla utsläpp leder till en ackumulering av växthusgaser i atmosfären. I och med stadens stora ambitioner på ämnet stadsutveckling – 140 000 nya bostäder -

kommer klimatpåverkan från denna utbyggnad vara enorm. Det handlar om flera miljoner ton CO<sub>2</sub>e. Staden borde i största möjliga mån försöka att minska utsläppen från byggsektorn, exempelvis genom mer byggande i trä. Det kan vara relevant för framtida klimathandlingsplaner att få med dessa utsläpp i klimatbudgeten. Vidare är frågan om CCS-teknik en svår nöt. Biokolsanläggningar och annan BECCS (bio-energy carbon capture and storage) som innebär att låta växtlighet absorbera koldioxid och sedan lagra kolet i exempelvis marken är en teknik som fungerar. Dock är biokolsanläggningen i Högdalen idag begränsad i sin kapacitet. I handlingsplanen står det att Stockholm Exergi utreder möjligheten att öka kapaciteten till att fånga upp 120 000 CO<sub>2</sub>e per år vilket skulle vara en väldigt effektiv kolsänka. Frågan är bara vad stadens plan är om utredningen från Stockholm Exergi visar på att målet inte är genomförbart. Samma sak gäller den föreslagna försöksanläggningen för CCS i nuvarande koleldade KVV8-verket i Värtan. Även där förlitar man sig på att försöksanläggningen kommer att fungera, vilket inte är garanterat. Frågan som dyker upp är vilka alternativ staden planerar för om Högdalen och Värtan inte kan leverera den CCS-kapacitet man hoppas på. Självva dispositionen handlingsplanen skulle också kunna slipas lite. Det är stundtals lite bökigt att hitta i handlingsplanen. Det kan vara till stadens fördel att också leverera en förkortad version av handlingsplanen som är skriven mer i punktform. I övrigt är planen ett stort kliv fram i klimatarbetet. Målen går givetvis att skriva upp ytterligare men detta är en mycket bra grund för det framtida arbetet.

## **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

*Reservation* anfördes av Lisa Carlson m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 6 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till förslaget om "Klimathandlingsplan 2020-2023 – för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040", som är en ambitiös genomgång av nuläget med analyser över möjliga scenarier. Genomförande- och uppföljningsansvar har fördelats utifrån nämnders och bolagsstyrelsers rådighet över målen och pekar tydligt ut uppföljningsansvariga nämnder och bolag. Visionen om att Stockholm år 2040 ska nå målet om att bli en fossilfri och klimatpositiv stad innehåller många utmaningar. Förutom att fossila bränslen måste bytas ut, behövs det ett omfattande arbete med att minska energianvändningen inom både transport- och fastighetssektorn. Den förnybara energin ska räcka till både transporter, uppvärmning och elanvändning. Kommunfullmäktiges beslut om att stadens egen organisation ska bli fossilfri till år 2030 är ett viktigt delmål i det arbetet. Trafik och uppvärmning står i dag för de största klimatpåverkande utsläppen i regionen. Trenden pekar samtidigt

mot en fortsatt tillväxt och att den kraftiga inflyttningen till Stockholmsregionen fortsätter. Fler människor behöver använda klimatsmarta och ändamålsenliga transporter samt få tillgång till energieffektiva bostäder och arbetsplatser. Några av de största utmaningarna för klimat- och energiarbetet handlar om hur vi ska kunna stödja utvecklingen och bidra till att regionens fortsatta tillväxt sker på ett attraktivt sätt samtidigt som vi kraftigt minskar vår klimatpåverkan. Om klimatmålen ska uppnås kommer det även krävas insatser från civilsamhället, exempelvis förändringar i konsumtions- och resvanor. Förvaltningen anser att ett viktigt led i genomförandet är att skapa en effektiv, återkommande uppföljning riktad till nyckelaktörer.

I det fortsatta arbetet bör konkreta åtgärdsplaner samt metoder för att kunna följa upp handlingsplanens uppsatta mål utarbetas. Målen måste följas upp i syfte att skapa engagemang för nya insatser. Åtgärdsarbetet måste följas upp i syfte att inspirera, sprida goda idéer, bidra till samarbeten samt identifiera behov av ytterligare insatser. Det är också viktigt att staden prioriterar att delta i utvecklingen och genomförandet av åtgärder för att minska hela regionens klimatpåverkan. För att lyckas är samverkan över bransch- och organisationstillhörighet samt geografiska gränser nödvändigt. Förvaltningens bidrar till arbetet med att nå klimatmålen genom att följa stadens resepolicy. Krav ställs på att fossilfria drivmedel används vid transporter i förvaltningens regi, när nya avtal tecknas för leasing av fordon samt vid upphandling av tjänster där fordon ingår.

Förvaltningen arbetar systematiskt med att effektivisera energianvändningen genom att successivt förnya inom- och utomhusbelysning till LED-belysning samt genom byte till energieffektiva vitvaror. Därutöver samarbetar förvaltningen med de kommunala fastighetsbolagen så att energieffektiva lösningar väljs vid ny-, till- och ombyggnationer. Under programperioden avser förvaltningen att samarbeta med serviceförvaltningen för att bevaka klimatpåverkan från upphandlade livsmedel och måltider. Förvaltningen bidrar till resurseffektiva kretslopp genom källsortering, utsortering av matavfall samt genom att undvika matsvinn och engångsmaterial. Källsortering möjliggörs också för invånarna vid utvalda platser inom park- och naturområden. Stadsdelsområdets park- och naturområden utvecklas med inriktning mot flerfunktionalitet för såväl sociala möten, fysisk aktivitet som klimatanpassningsåtgärder. Behov av förbättringar i befintlig grönstruktur identifieras med syfte att stärka den biologiska mångfalden och tillvarata de reglerande ekosystemtjänsterna. Arbetet med att utveckla och tillvarata grönytors möjligheter att motverka och mildra effekterna av extrema klimatrelaterade händelser som exempelvis intensiva värmeböljor och skyfall, prioriteras i alla parkutvecklingsprojekt.

## Kungsholmens stadsdelsnämnd

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 att besvara remissen för förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Johanna Karlsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Max Almflod (SD), *bilaga 1*.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 9 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till stadens ökade ambitioner och den nya klimathandlingsplanen. Förvaltningen uppskattar ansatsen till tydlig ansvarsfördelning vad gäller föreslagna åtgärder. För att klimathandlingsplanen ska bli ett bra verktyg i nämndernas och bolagens arbete anser förvaltningen att den skulle behöva få enklare och tydligare struktur. Vidare ser förvaltningen positivt på att extern och intern samverkan lyfts som en viktig aspekt i arbetet med att förverkliga målen i handlingsplanen. I klimathandlingsplanen framgår att stadsdelsnämnderna är utpekade medansvariga för åtgärden *Utveckling av klimatberäkningar av de menyer och måltider som serveras i förskolor, skolor och äldreboenden*. Förvaltningen är positiv till ett sådant arbete då mat och livsmedel som serveras på förskolor och äldreboenden har stor klimatpåverkan. Inom förvaltningens förskoleverksamhet sker ett arbete för klimatsmarta måltider och under 2020 avser förvaltningen att undersöka möjligheterna att börja använda ett kostdatasystem med syfte att minska utsläppen och matsvinnet från måltiderna.

Förvaltningen ser ett behov av att staden samverkar internt i denna fråga så inte olika system och modeller för kostberäkningar tas fram.

Två åtgärder om resor i tjänsten ansvarar samtliga nämnder och bolag för. Åtgärderna går ut på att minimera antalet flygresor genom digitala möten och att stadens resepolicy ska följas.

Förvaltning följer denna inriktning. Under frågan om transporter generellt vill förvaltningen understryka vikten av ökad samverkan mellan Stockholms stad och Region Stockholm för att öka möjligheterna för alla att resa med kollektivtrafik. I klimathandlingsplanen nämns återkommande vikten av att stadens nämnder och bolag ställer relevanta klimatkrav vid upphandlingar.

Samtliga upphandlande nämnder och bolag anges, med stöd av miljö- och hälsoskyddsnämnden, ha ansvar att ställa krav på miljöfordon och miljöbränsle vid upphandlingar av tjänster där transporter ingår. I klimathandlingsplanen nämns att klimatkrav kan ställas vid upphandling av mindre energiintensiva entreprenader, till exempel skötsel av parker, vilket förvaltningen också gör.

Förvaltningen bedömer att det behövs samverkan kring att definiera lämpliga klimatkrav samt kompetensutveckling och vägledning. Stöd från servicenämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden är en förutsättning i detta arbete.

Energieffektiv utrustning, lokaler och arbetssätt är områden som förvaltningen prioriterar och arbetar med. Klimatinvesteringsmedel möjliggör till exempel att gammal belysning och gamla vitvaror kan bytas ut mot mer miljövänliga och energieffektiva alternativ.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Petra Gardos Ek (M), Maria Karlman Noleryd(L), Ludvig Hubendick (MP) och Christina Linderholm (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Victor Gustafsson m.fl (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Julian Kroon (SD), *bilaga 1*.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 28 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till stadens ökade ambitioner och den nya klimathandlingsplanen. Förvaltningen uppskattar ansatsen till tydlig ansvarsfördelning vad gäller föreslagna åtgärder. För att klimathandlingsplanen ska bli ett bra verktyg i nämndernas och bolagens arbete anser förvaltningen att den skulle behöva få enklare och tydligare struktur. Vidare ser förvaltningen positivt på att extern och intern samverkan lyfts som en viktig aspekt i arbetet med att förverkliga målen i handlingsplanen. I klimathandlingsplanen framgår att stadsdelsnämnderna är utpekade medansvariga för åtgärden Utveckling av klimatberäkningar av de menyer och måltider som serveras i förskolor, skolor och äldreboenden. Förvaltningen är positiv till ett sådant arbete då mat och livsmedel som serveras på förskolor och äldreboenden har stor klimatpåverkan. Inom förvaltningens verksamhet sker ett arbete för klimatsmarta måltider och förvaltningen ser fram emot mer information om detta utvecklingsarbete och att få stöd och hjälp i arbetet med att minska klimatpåverkan från verksamheternas måltider. Två åtgärder om resor i tjänsten ansvarar samtliga nämnder och bolag för. Åtgärderna går ut på att minimera antalet flygresor genom digitala möten och att stadens resepolicy ska följas. Norrmalms stadsdelsförvaltning arbetar efter denna inriktning och har också en framtagna resepolicy Hållbara resor – resepolicy för Norrmalms stadsdelsnämnd (2015). Under frågan om transporter generellt vill förvaltningen understryka vikten av ökad samverkan mellan Stockholms stad och Region Stockholm för att öka möjligheterna för alla att resa med kollektivtrafik. I klimathandlingsplanen nämns återkommande vikten av att stadens nämnder och bolag

ställer relevanta klimatkrav vid upphandlingar. Samtliga upphandlande nämnder och bolag anges, med stöd av miljö- och hälsoskyddsnämnden, ha ansvar att ställa krav på miljöfordon och miljöbränsle vid upphandlingar av tjänster där transporter ingår. I klimathandlingsplanen nämns att klimatkrav kan ställas vid upphandling av mindre energiintensiva entreprenader, till exempel skötsel av parker, vilket förvaltningen också gör. Förvaltningen bedömer att det behövs samverka kring att definiera lämpliga klimatkrav samt kompetensutveckling och vägledning. Stöd från servicenämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden är en förutsättning i detta arbete. Energieffektiv utrustning, lokaler och arbetsätt är områden som förvaltningen prioriterar och arbetar med. Klimatinvesteringsmedel möjliggör till exempel att gammal belysning och gamla vitvaror kan bytas ut mot mer miljövänliga och energieffektiva alternativ. Vidare vill förvaltningen påpeka att det i planering av nya verksamheter i till exempel Hagastaden, har visat sig vara en utmaning att välja de mest miljövänliga lösningarna som till exempel solenergi, då de inte alltid är ekonomiskt hållbara.

### **Synpunkter från råden**

Norrmalms pensionärsråd har tagit del av ärendet men har inget ytterligare att tillföra i ärendet. Norrmalms råd för funktionshinderfrågor har tagit del av ärendet och är positivt till att staden har tagit fram förslagen klimathandlingsplan. Rådet har överlag svårt att se hur ett funktionshinderperspektiv kan lyftas in i programmet mer än att styrdokumentet i sig ska vara läsbart och tillgängligt för alla.

### **Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd**

**Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Benjamin Dousa m.fl. (M), Martin Michel (MP) och Pegah Afsharian (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Janina Fond (SD), *bilaga 1*.

**Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 7 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning är positiv till klimathandlingsplanen och den höjda ambitionsnivån för att åstadkomma en fossilfri organisation 2030 och ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040. Utöver ansvaret för att genomföra åtgärder för utveckling av klimatberäkningar av menyer och måltider som serveras inom verksamheterna kan förvaltningen bidra till att bli en fossilfri organisation och stad genom att minska utsläpp från verksamheternas konsumtion, arbeta med

kompensationsåtgärder med kolsänkor i parkmiljöer, minskade flygresor, öka andelen fordon utan fossila bränslen, satsa på kollektivtrafik och cykel samt ställa miljökrav vid inköp och upphandling. Förvaltningen anser att det är bra att staden har ambitioner att vara ledande i klimatfrågan och driva opinion i de delar där rådgivning saknas. Däremot ser förvaltningen ett behov av kompetenshöjande insatser inom området samt stöd från bland andra miljöförvaltningen och stadsledningskontoret med att leda samverkan och att göra prioriteringar. Det är svårt att få en bra överblick av innehållet och handlingsplanens disposition skulle behöva justeras för att underlätta läsningen. Förslagsvis en sammanställning av samtliga föreslagna åtgärder som en bilaga indelad utifrån ansvarig nämnd (se exempel i Handlingsplan för minskad spridning av mikroplast). I planen framförs att invånarnas kunskap, engagemang och agerande är avgörande för att nå stadens klimatmål. Det krävs även att samtliga anställda i staden har kännedom om planen och att det tydligt framgår på vilket sätt de kan bidra i sina respektive verksamheter. Förvaltningens uppfattning är att klimathandlingsplanen på ett bra sätt redogör för de åtgärder som behöver vidtas för att nå målet om en klimatpositiv stad 2040.

### **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

**Skarpnäcks stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 6 februari 2020 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Tina Kratz m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Monica Lövström m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ewa Larsson (MP), Billy Östh m.fl. (M), Sabine Pettersson (L) och Alfred Askeljung (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mads Lundgaard (SD), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Frida Bramstedt (KD), *bilaga 1*.

**Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 17 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till revideringen av Klimathandlingsplanen 2020-2023. Med denna handlingsplan höjer staden ambitionsnivån för att möta Parisavtalets åtaganden.

I handlingsplanen framhävs att ”Hela stadens organisation behöver bidra”. Förvaltningen arbetar med samt ämnar att vidareutvecklas inom miljö – och klimatarbetet.



Planen framhäver vikten av att verksamheternas egna transporter i större utsträckning går över till elfordon och cykel. Förvaltningen har endast miljöbilar och utökade under året flottan med två stycken eldrivna lådcyklar. För närvarande har endast innerstaden tillgång till mattransport med cykel. Förvaltningen önskar möjlighet att i framtiden kunna använda sig av den tjänsten även i ytterstaden. I

klimathandlingsplanen nämns återkommande vikten av att stadens förvaltningar och bolag ställer relevanta klimatkrav vid upphandlingar. Vad gäller klimatkrav vid upphandlingar av mindre energiintensiva entreprenader till exempel för skötsel av parker och naturreservat anser förvaltningen att samverkan behövs kring att definiera lämpliga klimatkrav vid upphandlingen av olika kategorier samt att användarvänliga upphandlingsmallar därefter uppdateras.

I klimathandlingsplanen rekommenderas att samtliga resor inom landet samt Köpenhamn och Oslo sker med tåg. Stadens rese – och mötespolicy var på remiss under hösten och i den nämns över 50 mil som en gräns för att välja flyg i tjänsten. En samstämmighet i styrdokumentet efterfrågas.

Förvaltningen fortsätter att aktivt arbeta med energieffektivisering och minskade utsläpp av växthusgaser. Pågående energieffektiviseringsåtgärder utförs än noggrannare i avseende att endast nödvändiga utbyten sker. Miljöförvaltningens Energicentrum får ta del av inventeringsunderlag och används som rådgivare för att säkerställa att utbyten sker där mest effekt ges. För att kunna genomföra åtgärder ansöker förvaltningen om klimatinvesteringsmedel. Förvaltningen önskar att även resurseffektiv avfallshantering som till exempel installation av matavfallskvarn med tillhörande kombitank var möjlig av ansöka om.

Förvaltningen har som rutin att vid projektering av nya förskolor ställa krav på miljöbyggnad samt utreda alternativ energiförsörjning som solenergi. För att bredda detta arbete kan förvaltningen ha som rutin att efterfråga miljöbyggnad samt utreda alternativ energiförsörjning vid nyproduktion av samtliga hyreslokaler som förvaltningen kommer hyra. Vikten av att gröna hyresavtal skapas lyfts i planen.

Förvaltningen har ambitionen att utreda möjligheterna för att teckna gröna hyresavtal vid nytecknande/omförhandling av lokalhyreskontrakt i den mån det går.

Förvaltningen ser positivt på utvecklingsarbetet för klimatberäkningar av de menyer och måltider som serveras på förskolor, skolor och äldreboenden. Förvaltningen utreder möjligheterna att arbeta projektbaserat inom verksamheter för att mäta och minska matsvinnet. Stadsdelsnämnderna tillsammans med utbildningsnämnden och äldreboenden står som ansvariga för att utveckla kravnivån för klimatprestanda för måltider som serveras i förskolor, skolor och äldreboenden. Förvaltningen deltar i projektgrupp klimatsmart mat och matsvinn där utvecklingsarbetet sker.

Vidare tar klimathandlingsplanen upp att det utöver stadens klimatinvesteringsmedel även finns statliga projektstöd att söka. Förvaltningen anser att det är svårt att överblicka tillgängliga utlysningar för projektstöd och arbetet med att få extern finansiering är resurskrävande. Förvaltningen föreslår att facknämnder får uppdraget att sprida information och även samordna projekt vilka strävar mot uppfyllnad av stadens mål och ambitioner, även om genomförandet sker inom stadsdelsförvaltningarnas verksamheter. Stockholm Vatten och Avfall är ansvariga för att ”Utreda möjligheterna att införa miniåtervinningscentraler i samtliga stadsdelar” Förvaltningen ser behovet av fler Pop-Up placeringar, tätare intervaller av hämtning av farligt avfall samt återvinning i stadsmiljö.

## Skärholmens stadsdelsnämnd

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Anna Laine m.fl. (V), *bilaga 1*.

Salar Rashid (S) anmälde att Socialdemokraterna lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

*Ersättaryttrande* gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi), *bilaga 1*.

**Skärholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 13 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

### Övergripande

Förvaltningen ser positivt på att en klimathandlingsplan har utarbetats och främst kopplar an till hur mål 1 (Ett fossilfritt och ett klimatpositivt Stockholm 2040) och mål 2 (En fossilfri organisation) i stadens nya miljöprogram ska förverkligas. Vidare uppskattar förvaltningen den tydliga ansvarsfördelningen mellan stadens bolag och nämnder.

Förvaltningen anser att det hade varit önskvärt om klimathandlingsplanen följde en tydligare struktur för att göra den mer användarvänlig. Förslagsvis kan man dela upp den i två delar där den första delen lägger fast vad som ska göras och hur det relaterar till miljöprogrammet, sedan en andra del som mer konkret beskriver hur man ska genomföra detta och vad som ska prioriteras för olika nämnder och verksamheter. Förvaltningen noterar att stadsdelsnämnden är ansvarig för genomförandet åtgärder gällande utveckling av klimatberäkningar för menyer och måltider inom verksamheterna, minskade flygresor inom förvaltningen och att efterleva krav på miljöfordon och miljöbränslen vid upphandling av tjänster där transporter ingår. Inom förvaltningens verksamhet sker redan ett proaktivt arbete för klimatsmarta måltider, inte minst i förskolan där kockarna i förskolan gemensamt tagit fram en klimatsmart kokbok, "Klimatsmart såklart!". Kokboken är redan nu distribuerad till alla vårdnadshavare för att inspirera till att laga klimatsmarta måltider hemma. Den regionala aspekten och samverkan över kommungränser, inom regionen och riket, är särskilt relevant för Skärholmens stadsdelsnämndsområde med anledning av områdets geografiska läge. Förvaltningen ser därför positivt på att regional samverkan lyfts som en viktig aspekt. Däremot skulle kopplingar till den regionala utvecklingsplanen (RUF5 2050) kunna stärkas ytterligare. Detta för att det regionala perspektivet ska få större genomslag. Näringslivet lyfts fram som en viktig aktör, vilket förvaltningen

ställer sig positiv till. Det hade däremot varit önskvärt att kopplingar till stadens kommande näringslivspolicy och innovationsstrategi synliggjordes ytterligare, för att tydliggöra hur man ska arbeta med innovation och näringsliv i klimatarbetet. Även här är det regionala perspektivet av stor vikt. Också samverkan med akademien och civilsamhället är av vikt för klimathandlingsplanens genomförande, vilket kan lyftas tydligare. Förvaltningen noterar att inköp och upphandling lyfts fram och förvaltningen anser att planen i stor utsträckning är relevant för arbetet med lokala upphandlingar. Förvaltningen måste därmed säkerställa att det finns kapacitet till att kravställa rätt under upphandling, samt att dessa krav sedan följs upp av förvaltningen. Det är förvaltningens bedömning att detta arbete delvis redan görs idag. Förvaltningen anser däremot att det finns ett behov av kompetensutveckling och vägledning från relevanta nämnder och bolag, inte minst för att säkerställa att beställare/kravställare har uppdaterad och relevant kunskap gällande rådande krav. Förvaltningen ställer sig positiv till att kommunikationen med invånare lyfts fram som en viktig del i klimatarbetet. Vidare anser förvaltningen att det är bra att kommunikationsarbetet sker centralt via Miljö- och hälsoskyddsnämnden, samt kommunstyrelsen. Det är önskvärt att materialet görs tillgängligt på flera olika språk.

### **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

**Spånga-Tensta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Anna Jonazon m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Rashid Mohammed m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Karin Ploen (Fi), *bilaga 1*.

**Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 20 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till förslaget om Klimathandlingsplan 2020-2023 För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 och dess innehåll. Stadsdelsnämnden har inget utpekade utsläppsbehandling i klimatbudgeten. De nämnder och bolag som inte har några beting ska beskriva i VP vilka åtgärder de avser att vidta inom sina respektive verksamheter utifrån rådighet. Utifrån nuvarande rådighet kan stadsdelsnämnden verka för att underlätta anpassningar och åtgärder som bidrar till måloppfyllelsen. Stadsdelsnämnden kan i avtal ställa krav på högre andelar av förnybara bränslen i samtliga upphandlingar som

omfattar transporter. Klimatkrav ställs på gemensamma upphandlingar utförda av serviceförvaltningen. Stadsdelsförvaltningen behöver vid upphandlingar av transporter utanför serviceförvaltningsarbete, till exempel för hemtjänst och arbetsmaskiner, vara delaktig i kartläggningen för vilka klimatrelaterade upphandlingskrav som ska ställas framgent. Under programperioden 2020-2023 kan förvaltningen arbeta med att skärpa miljökraven ytterligare i upphandlingar av entreprenader för snöröjning och parkskötsel. För att staden ska uppnå målet om fossilfrihet till år 2040 inom arbetsmaskiner krävs att samtliga maskiner drivs med förnybara bränslen. Mindre energiintensiva entreprenader som parkskötsel kan med fördel nyttja maskiner med biobränsle eller elektrifierade maskiner. Stadsdelsförvaltningen kan vid kommande upphandling se över möjligheten att tillämpa miljökraven för driftentreprenadsavtalet. Stadsdelsnämnden kan även verka för att stadsplaneringsåtgärder ska minska trafikökningen som sker inom staden. Stadsdelsförvaltningen är positiv till att utöka arbetet med digitalisering. Genom att ersätta resekrävande fysiska möten med digitala alternativ kan verksamheternas resor och påverkan på klimatet minska. Detta ligger i fas med förvaltningens pågående arbete om effektivare arbetsmetoder. Förvaltningen anser att det, utöver inventeringar som avser energibesparingar och minimeringen av växthusgaser, även bör vara möjligt för stadsdelsnämnderna att ansöka om klimatinvesteringsmedel för projekt inom biologisk mångfald. I och med att det är en del av de sju prioriterade miljömålen i Miljöprogram 2020-2023 behöver det skapas bättre förutsättningar för utförande nämnder att genomföra projekt som främjar den biologiska mångfalden.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 att överlämna förvaltningen tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Anders Göransson m.fl. (S) och Birgitta Sevefjord m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Anton Johansson (L), Anna-Klara Müntzing (MP) och Lars Rottem Krangnes (C), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Frida Bondesson (KD), *bilaga 1*.

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 10 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till revideringen av Klimathandlingsplanen 2020-2023. Med denna handlingsplan höjer staden ambitionsnivån för att möta Parisavtalets

åtaganden. Förvaltningen har ambitionen och arbetar för att teckna gröna hyresavtal vid nytecknande/omförhandling av lokalhyreskontrakt i den mån det går. Vid nyproduktion av hyreslokaler som förvaltningen kommer hyra kan förvaltningen ha som rutin att efterfråga om solenergi kan användas för el eller som uppvärmningsalternativ. Förvaltningen har planer på att få ner elförbrukningen i verksamhetslokaler under året med hjälp av Energicentrum. De pågående åtgärderna inom energieffektivitet i förvaltningslokaler kan intensifieras och inventeringen utförs än noggrannare för att säkerställa att utbyten sker där mest effekt ges. Vad gäller klimatkrav vid upphandlingar av mindre energiintensiva entreprenader till exempel för skötsel av parker och naturreservat anser förvaltningen att samverkan behövs kring att definiera lämpliga klimatkrav vid upphandlingen av olika kategorier samt att upphandlingsmallar därefter behöver uppdateras med lämpliga klimatkrav. Förvaltningen kommer flytta till nya lokaler i Hammarby sjöstad våren 2021, vid flytten kommer så mycket som möjligt av möblemanget flyttas med och nyanskaffning av inventarier sker endast om det är absolut nödvändigt. Detta för att vi ska vara resurssmarta och minska konsumtionens klimatpåverkan. Det som inte går med i flytten kommer läggas ut på återbrukstjänsten Stocket. Förvaltningen ser positivt på utvecklingsarbetet för klimatberäkningar av de menyer och måltider som serveras på förskolor och äldreboenden. Flertalet verksamheter jobbar idag med att minska matsvinnet men det är ett område som förvaltningens verksamheter kan arbeta vidare med

## **Älvsjö stadsdelsnämnd**

**Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 december 2019 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämna det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av Stefan Johansson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Roland Johansson m.fl. (SD), *bilaga 1*.

**Älvsjö stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 29 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar klimathandlingsplanens ökade ambition och ställer sig bakom dess förslag. För att planen ska få det genomslag i stadens nämnder och bolag samt det förändrade beteende hos Stockholms innevånare som planen ger uttryck, är det viktigt att de klimat- och miljöplaner som ligger som grund för att nå målen överensstämmer med varandra. En annan viktig och väsentlig förutsättning för att Parisavtalet ska nås är att det genomförs kontinuerliga uppföljningar.

## Östermalms stadsdelsnämnd

**Östermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 13 februari 2020 besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes gemensamt av Birgit Marklund Beijer (S) och Jaime Barrios (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Andréa Hedin m.fl. (M), Mats Hasselgren m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) och Caroline Blomberg m.fl. (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Stefan Swärd (SD), *bilaga 1*.

**Östermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 19 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till Klimathandlingsplan 2020- 2023. Ett ökat fokus på klimatfrågan går i linje med Parisavtalet och Agenda 2030. Åtgärder som nämns i handlingsplanen som berör stadsdelsnämndens verksamhet är t.ex. gröna hyresavtal, energieffektivisering, ökad användning av solenergi samt måltider med hög klimatprestanda. Förvaltningen har ambitionen att öka andelen gröna hyresavtal samt arbetar för att teckna gröna hyresavtal vid nytecknande/omförhandling av lokalhyreskontrakt i den mån det går. Energieffektiv utrustning, lokaler och arbetssätt är områden som förvaltningen prioriterar och arbetar fokuserat med. Inför 2020 har klimatinvesteringsmedel sökts för åtgärder såsom utbyte av gammal belysning mot LED, utbyte av gamla energislukande vitvaror samt installation av solcellsdrivna och komprimerande skräpkorgar för ett totalbelopp av 1,4mnkr. Energicentrum används som stöd i detta arbete. Förvaltningen har inga egna byggnader men utredde möjligheterna för solenergi på parklekarnas tak, under 2019. Utredningen resulterade i att solceller inte bedömdes som lämpligt på dessa byggnader på grund av säkerhetsskäl då barn kan klättra upp på taket, skuggning från närliggande träd samt stöld och skadegörelse. Vid nyproduktion av förskolor och parklekar ingår dock solenergi som en utredningspunkt i projekteringen. I klimathandlingsplanen nämns återkommande vikten av att stadens förvaltningar och bolag ställer relevanta klimatkrav vid upphandlingar. Förvaltningen anser att samverkan kring att definiera lämpliga klimatkrav behövs inom flera kategorier. När lämpliga klimatkrav finns definierade behöver upphandlingsmallar uppdateras. En stor klimatpåverkan kommer från den mat och livsmedel som stadsdelsförvaltningar serverar på förskolor och äldreboenden. Därför ser förvaltningen positivt på att få tillgång till verktyg för klimatberäkning av menyer och måltider samt stöd och hjälp i

arbetet med att minska denna källa till klimatpåverkan. Förvaltningen noterar att stadsdelsnämnderna tillsammans med utbildningsnämnden och äldrenämnden står som ansvariga för att utveckla kravnivån för klimatprestanda för måltider som serveras i förskolor, skolor och äldreboenden. Förvaltningen ser detta som positivt men att central samordning kommer att behövas. Vidare tar klimathandlingsplanen upp att det utöver stadens klimatinvesteringsmedel även finns statliga projektstöd att söka. Förvaltningens erfarenhet är att det är svårt att överblicka tillgängliga utlysningar för projektstöd och att arbetet med att få extern finansiering mycket resurskrävande. Förvaltningen föreslår att ansvariga facknämnder får uppdraget att sprida information och även samordna projekt som syftar till uppfyllnad av miljöprogrammets och klimathandlingsplanens mål, även om genomförandet sker inom stadsdelsförvaltningarnas verksamheter.

## Stockholms Stadshus AB

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 10 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen ser positivt på att staden har ambitiösa klimatmål. Inriktningen att ta fram en klimathandlingsplan med beting uppdelat per nämnd och bolag är bra. Dock är det svårt att härleda hur betingen är uträknade samt att det verkar saknas en kostnadsbedömning för att genomföra tillhörande åtgärder. Behovet av att snabbt behöva minska klimatpåverkande utsläpp är stort, därav behövs tillgängliga resurser prioriteras så att staden erhåller maximal nytta per krona. Klimathandlingsplanen bör samordnas inom staden utifrån kostnads- och tidsperspektiv så att bästa möjliga åtgärder tilldelas resurser.

Inom bolagskoncernen redovisar redan flertalet bolag sina klimatpåverkande utsläpp enligt överenskomna standarder, såsom Greenhouse Gas Protocol och Global Reporting Initiativ. Koncernledningen önskar att klimathandlingsplanens uträkningar av utsläpp och besparingar utgår från redan fastställda rapporteringsstandarder.

Inom koncernen finns det i huvudsak tre områden där bolagen kan vidta åtgärder i syfte att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn. Det ena är de utsläpp som uppstår i samband med nybyggnation av bostäder och anläggningar. Det andra området är att den stad som byggs planeras på ett sådant sätt att behovet av transporter minskar och att en elektrifiering av fordonsflottan möjliggörs. Det tredje området är elektrifieringen av fartyg vid kaj, vilket pågår med i hög utsträckning är beroende av omställningen av fartygsflottan.

När det gäller de utsläpp som uppstår i samband med byggnation så som utsläpp från arbetsmaskiner, bortforsling av schaktmassor och transport av byggmaterial vill koncernledningen framföra behovet av en bättre samordning inom staden och regionen. De investerade bolagen har en roll att spela själva men när det kommer till en samordnad planering krävs det att stadens tekniska förvaltningar har ett tydligt ansvar. Stockholm Vatten och Avfall problematiserar i sitt remissvar transporter av massor på vatten. De anser att detta bör prövas i större projekt men att det kan finnas praktiska och eller miljöskäl till att det inte är lämpligt.

Koncernledningen konstaterar att handlingsplanen lyfter fram att stadens ska verka för nya mobilitetslösningar, inrätta nya mobilitetshubbar och öka antalet publika laddplatser. Detta är särskilt något som Stockholm Parkering arbetar med och som ligger i linje med redan uppsatta målsättningar. Utöver detta arbetar bostadsbolagen med det och det är något som kan göras i ökad utsträckning. Koncernledningen anser att stadens krav på bolag och förvaltningar inom detta område kan skärpas ytterligare. Utöver detta konstaterar koncernledningen att en övervägande andel av de besparingar som pekas i avsnittet åtgärder inom transportsektorn ligger utanför stadens egen rådighet.



Koncernledningen anser att energieffektivisering är en av de viktigaste punkterna att arbeta med då koncernen äger en stor mängd fastigheter. Koncernledningen anser dock att målet om att byggnader äldre än 10 år ska energieffektiviseras med 10 procent under programperioden 2020-2023 är problematiskt. Inom stadens allmännyttan är cirka 90 procent av alla byggnader äldre än 10 år. Kostnaden för att energieffektivisera alla dessa byggnader uppskattas i en överslagskalkyl från bostadsbolagen uppgå till 3 mdkr, utöver kostnaden finns det inte personella resurser inom bolagen för att genomföra ett sådant uppdrag. Målsättningen är mycket kostsam och resurskrävande dessutom förefaller den också bryta mot kravet på affärsmässighet inom lagstiftningen för allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag.

Då allmännyttan genom tidigare miljöprogram redan energieffektiviserats med cirka 20 procent återstår mycket få enkla åtgärder. För att nå 10 procent effektivisering i samtliga byggnader äldre än 10 år skulle projekt behöva genomföras som leder till tidigarelagt underhåll och reinvesteringar, exempelvis utbyte av fönster och fasader innan de varken är tekniskt eller ekonomiskt avskrivna. Detta skulle i sin tur driva extra klimatpåverkande utsläpp då en stor del släpps ut vid tillverkning. För ytterligare resonemang kring detta se koncernledningens remissvar på stadens miljöprogram. Koncernledningen anser istället att allmännyttan under programperioden bör bedriva pilotprojekt som uppnår 10 % energieffektivisering i befintligt bestånd som inte är under ombyggnad genom att utveckla nya innovativa metoder och arbetssätt, i syfte att på sikt kunna utveckla dessa för att göra mer omfattande åtgärder och samtidigt vara affärsmässiga.

Koncernledningen anser att målet om 30 % energieffektivisering vid ombyggnationer har varit bra mål i tidigare miljöprogram som stimulerat till utveckling av nya arbetsmetoder och innovativt tänkande. Koncernledningen anser därför att målet även kan vara del i nya klimathandlingsplanen och miljöprogrammet, det är dock viktigt att benämna att avsteg kan behöva göras för fastigheter med särskilt bevarandevärde och för byggnader med större arkitektoniskt värde.

Koncernledningen ställer sig i övrigt bakom dotterbolagens omfattande remissvar och vill särskilt lyfta fram svaren från Stockholm Exergi, Bostadsbolagen, SVOA, SISAB och STOKAB.

## **Underremisser**

### ***Stockholm Business Region AB***

Förslaget till program är ambitiöst, väger in nya perspektiv som konsumtion och resurshushållning som sammantaget kommer bidra till en högre måluppfyllelse inom alla målområden i stadens miljö- och klimatarbete. Stadsledningskontoret konstaterar att ett framgångsrikt klimat- och miljöarbete förutsätter att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt.

SBR vill därför understryka att ett positivt och gott företagsklimat är av central betydelse. Det bidrar till fler arbetstillfällen, ökad konkurrenskraft och ökade skatteintäkter vilket ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm.

En ekonomisk tillväxt är grunden för att det ska kunna skapas de erforderliga resurser en omställning till en klimatneutral stad behöver. Det är också i näringslivets kontinuerliga innovationsarbete erforderliga nya verktyg som behövs i omställningen kommer att skapas.

### ***Stockholms Hamnar AB***

Stockholms Hamnar har under lång tid haft ett ambitiöst och systematiskt miljö- och klimatarbete, med sikte mot ständiga förbättringar i enlighet med ISO 14001.

Förslaget till klimathandlingsplan ligger väl i linje med Stockholms Hamnars egna mål och ambitioner för att minska utsläppen av växthusgaser. Stockholms Hamnar instämmer i stort i den analys som har gjorts och i de förslag på insatser som presenteras i planen. Stockholms Hamnar har också deltagit i framtagandet av handlingsplanen.

En viktig slutsats i klimathandlingsplanen är att Stockholms stad saknar rådighet över de kraftfullaste åtgärderna inom till exempel transportområdet. Staden kommer att vara beroende av omvärld, lagändringar och teknikutveckling för att uppnå målen om en fossilfri organisation 2030 samt ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040. Det är därför svårt att göra en bedömning om föreslagna åtgärder i planen är tillräckliga eller möjliga att genomföra.

Klimathandlingsplanen omfattar inte någon stadsövergripande kostnadsanalys av de nödvändiga åtgärderna. Stockholms Hamnar uppfattar att respektive nämnd och bolagsstyrelse förväntas fördjupa analyserna av hur kostnadseffektiva de konkreta klimatåtgärderna är. Det är samtidigt angeläget med en stadsövergripande samverkan kring hur åtgärders effektivitet kan beräknas och bedömas.

En så kallad restpost av fossila växthusgasutsläpp är sannolik och måste hanteras på ett, från hållbarhetssynpunkt, godtagbart sätt. Det är bra att staden ligger i framkant och arbetar för hållbara kolsänkor i form av biokol och BECCS.

Avseende klimatpåverkan från sjöfarten konstaterar Stockholms Hamnar att det pågår ett aktivt arbete både nationellt och internationellt för en mer miljöanpassad verksamhet. Stockholms Hamnar kommer att fortsätta samverka inom europeiska samarbetsforum med hamnar och rederikunder, för en hållbar utveckling av hamnverksamhet och sjöfart.

Stockholms Hamnar kommer även att fortsätta arbetet med elanslutning av fartyg i våra hamnområden, med fokus på de kajlägen där installationerna ger störst miljönytta för den investering de innebär. Stockholms Hamnar vill poängtera att utbyggnad av elinfrastruktur är ett långsiktigt arbete som bland annat påverkas av omställning av fartygsflotta, tillgänglig eleffekt hos elbolagen i olika hamndelar och kajlägen samt investeringsutrymmet för Stockholms Hamnar.

Andra, långsiktiga åtgärder som kommer att vara viktiga verktyg för ett fossilfritt Stockholm 2040 är incitament i form av rabatterade hamnavgifter för fartyg med hög miljöprestanda. Stockholm Norvik Hamn är en viktig satsning som möjliggör överflytt av godstransporter från väg till en mer klimatsmart sjöfart, även om miljö- och klimatnyttorna av en sådan utveckling primärt skapas på nationell och internationell nivå.

Sammantaget ser Stockholms Hamnar stora möjligheter att nå uppsatt beting om minskade utsläpp från sjöfarten med 8 000 ton koldioxidekvivalenter under perioden 2020-2023. För kvarvarande utsläpp motsvarande ca 70 000 ton koldioxidekvivalenter kommer det att krävas samverkan med framför allt rederier och omfattande insatser i enlighet med förslaget till klimathandlingsplan.

Övriga kommentarer angående avsnittet om Sjöfart (sidan 35):

- Det bör bli tydligare att fjärrvärmeanslutning av fartyg primärt kan vara aktuellt för lokal sjöfart.
- ”Containerhamnen i Värtan och oljehamnen i Loudden ska på sikt avvecklas”:
- Containerhamnen är belägen i Frihamnen och avvecklingen av denna och oljeverksamheten på Loudden kommer att ske under 2020.

Avseende målet om en fossilfri organisation 2030 har Stockholms Hamnar som mål att uppnå en fossilfri egen verksamhet, inom prioriterade områden, till 2025. För målet har Stockholms Hamnar identifierat motsvarande utmaningar som de i klimathandlingsplanen, dvs. främst arbetsmaskiner, uppvärmning och medarbetarnas tjänsteresor.

### ***AB Stokab***

Stokab anser generellt att klimathandlingsplanen är ett adekvat och användbart styrdokument för att bidra till uppfyllelse av stadens högt ställda ambitioner på klimatområdet. Bolaget ställer sig dock frågande till varför handlingsplanen utgör ett eget styrdokument, istället för att tillvägagångssätt arbetas in i det förslag till nytt miljöprogram som remissbehandlas samtidigt. Sammanhängande och samordnad målstyrning är enligt bolagets uppfattning av vikt för förutsättningarna att nå stadens mål.

Stokab har i sitt yttrande över förslaget till miljöprogram påtalat programförslagets brister ur målstyrningssynpunkt, liksom att det redan är en bred flora av stadsövergripande styrdokument som har samband med miljöprogrammet, men att hantering av intressekonflikter och prioritering mellan dessa inte återfinns i miljöprogrammet. Dessa brister i miljöprogrammet skulle enligt bolagets uppfattning i viss mån avhjälpas om klimathandlingsplanens åtgärder adderades till miljöprogrammet, istället för att utgöra ett ytterligare separat styrdokument. Givet transportsektorns klimatpåverkan anser Stokab att det är särskilt anmärkningsvärt att klimathandlingsplanens och miljöprogrammets status i relation till stadens

framkomlighetsstrategi inte framgår någonstans – en otydlighet som enligt bolagets uppfattning riskerar att leda till avvägnings- och gränsdragningsproblem samt därmed bristande måluppfyllelse.

Stokab anser vidare att klimathandlingsplanen, i likhet med miljöprogrammet, i otillräcklig omfattning bejakar de hållbarhetslösningar som möjliggörs av digitala verktyg, särskilt givet Stockholms unika tillgång till världens största öppna fibernät. Bolaget understryker därför att detta perspektiv bör vara mer framträdande i klimathandlingsplanen/miljöprogrammet och att samband med strategin för Stockholm som smart och uppkopplad stad bör tillföras.

I övrigt har Stokab ett antal konkreta synpunkter på klimathandlingsplanens innehåll, vilka redogörs för nedan.

#### ***Kapitel 1, Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040***

Stärkt regional samverkan, sid. 10. Stokab stödjer det förslag om stärkt regional samverkan som inkluderar näringsliv och akademi där bland annat gemensamma innovationsprojekt kan visa vägen mot målet och där nya digitala stöd kan visualisera olika effekter av framgångsrika lösningar. Stokab deltar i dag i testbäddar där bolagets infrastruktur används för tester av olika innovationer, bland annat inom 5G och olika trafikmätningar.

#### ***Kapitel 3, Åtgärder inom transportsektorn***

Merparten av arbetspendlingen görs med kollektivresor, cykel och gång, sid. 20. Stokab ställer sig positivt till att trenden att arbeta på distans ökar. Senaste mätningen gjordes 2016 och det vore värdefullt att få en mätning gjord under 2020. Ett av stadens mål med Stokabs verksamhet är att bolaget ska bidra till goda förutsättningar för IT-utvecklingen i regionen. Stokab kommer fortsätta ansvara för utbyggnaden av fiberinfrastrukturen till strategiska områden, nyproduktion och i alla delar av staden för skapande av förutsättningar till digital delaktighet i hela staden. Därmed ökas möjligheterna till att fler ges möjlighet att arbeta på distans. Bolaget ställer sig dock frågande till hur klimathandlingsplanens målsättningar står i förhållande till stadens framkomlighetsstrategi och anser att relationen mellan dessa båda styrdokument är oklar.

Transporter av schaktmassor och byggmaterial kan effektiviseras, sid. 22. Stokab ser gärna att en plan för hantering av schaktmassor utarbetas för alla företag som hanterar transporter av schaktmassor inom Stockholms stad. Denna plan bör tas fram i samarbete mellan miljö- och hälsoskyddsnämnden, exploateringsnämnden, trafiknämnden, bolag med schaktverksamhet samt återvinningsanläggningar då det idag finns viss diskrepans kring hanteringen. I övrigt hänvisas till vad Stokab anför i yttrande över förslaget till nytt miljöprogram under rubriken 4.3. En ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen.

Slutsatser för vägtransporter – fossilfrihet kräver samarbete mellan stad, stat och EU, sid. 31. Många beslut fattas utanför Stockholms och även Sveriges gränser, bland annat beslut inom EU angående ökad produktion av förnybara bränslen. I förslaget till

klimathandlingsplanen står att ”staden aktivt behöver delta och påverka nationella samt EU-regelverk”. Stokab anser att staden bör ta fram en strategi för hur detta deltagande ska göras för att säkerställa att stadens klimatmål inte förhindras av att beslut fattas där staden inte har haft möjlighet att påverka utfallet. En strategi för hur staden ska delta och påverka dessa regelverk skulle kunna stärka stadens ställning som internationellt föredöme att inspirera andra städer att gå längre i sitt klimatarbete, i linje med stadens målsättningar.

#### ***Kapitel 4, Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelse***

Kyla, sid. 41. Inom Stokabs verksamhet är det främst knutpunkter, korskopplingar och noder som har behov av kyla. Under de senaste tio åren har Stokab kontinuerligt utvecklat och, i samarbete med bland annat Stockholm Exergi, tagit fram lösningar för att minimera elförbrukningen för kyla och återföra värmen till olika värmesystem. Bolaget kan konstatera att kommande värmeböljor tillsammans med ökat antal elektroniska tjänster och digitalisering kan förmodas öka behovet av kyla. Stokab anser därför att staden bör ta fram en plan för hur det ska hanteras eftersom el nödvändig för kylning redan är och kan befaras fortsatt vara en bristvara i Stockholm. Stokab vidhåller i övrigt samma synpunkt avseende underlåtenheten att beakta elkapacitetsbristen som framhålls i bolagets yttrande över miljöprogrammet. Avslutningsvis anser Stokab att förslaget till klimathandlingsplan för Stockholms stad, med beaktande av de revideringar och förtydliganden som bolaget efterfrågar i det ovan anförda, bör tillstyrkas.

#### ***S:t Erik Markutveckling AB***

Det är positivt att Stockholm har höga ambitioner för att inta rollen som förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Miljöprogrammet formulerar målen på klimatområdet, klimathandlingsplanen konkretiserar exempel på åtgärder som kan genomföras för att nå målen.

Bolaget äger och förvaltar fastigheter för stadens strategiska behov. Bolaget arbetar aktivt med åtgärder i enlighet med ambitionerna i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Bolaget arbetar kontinuerligt med energieffektiviseringar i beståndet. Många av bolagets byggnader kommer att byggas om eller rivas till förmån för annan stadsutveckling, vissa byggnader kommer att bevaras. I vissa fall innebär bolagets uppdrag en målkonflikt där omfattande miljöinsatser inte är ekonomiskt försvarbara med hänsyn till byggnadernas livslängd m m. Stora investeringar måste för bolaget ställas i relation till byggnadernas livslängd och alternativa insatser med större och mer långsiktig effekt på miljöarbetet.

Bolaget anser att klimathandlingsplanen är ambitiös och viktig. Bolagets uppdrag innebär att fastighetsförvaltningen kan vara aktuell under ett par år i avvaktan på att byggnaderna ska rivas. Detta gör att stora investeringar kan vara mindre lämpliga i

byggnader som ska rivras inom överskådlig tid och att insatserna måste prioriteras för bästa effekt.

## ***Stockholm Exergi***

### **Övergripande synpunkter**

SE anser att det är logiskt och riktigt att klimathandlingsplanen utgör en fördjupad del av miljöprogrammet.

Beträffande möjligheten att nå Parisavtalets mål bör det tilläggas att målen inte kan uppnås utan tillskapandet av kolsänkor, såsom biokol och BECCS. Samhällets resurser för den nödvändiga omställningen är i praktiken inte obegränsade, och behovet av snabba och kostnadseffektiva åtgärder innebär att det är viktigt att genomföra åtgärder i en turordning som ger maximal nytta per insatt krona fram till mållåret 2040.

1. Den samhällsekonomiska kostnaden per åtgärd som föreslås bör redovisas.

Handlingsplanen är inriktad mot växthusgasutsläpp till följd av energianvändning för uppvärmning och kyla, transporter samt användning av el och gas inom stadens geografiska gräns. Det betyder att även utsläpp som sker uppströms i värdekedjan vid produktion av energi som konsumeras inom stadens gränser ingår. Med denna systemgräns kommer cirka 20 procent av den samlade klimatpåverkan per capita som beror på all verksamhet inklusive konsumtion att ingå. Det är positivt att handlingsplanen nu för första gången även omfattar åtgärder som kan vidtas för att minska konsumtionsbaserade utsläpp, även om detta är svårare att följa upp på ett konsistent sätt. SE ser även positivt på att staden bortser från allokeringslösningar såsom ursprungsgaranterad el ("grön el") i sin uppföljning av klimatpåverkan från använd el.

I handlingsplanen anges att relativt stora utsläppsminskningar kan uppnås genom långt drivna energisparmål. En fråga är dock om och hur länge sådana åtgärder kan motiveras av rena klimatskäl. Det är under själva byggfasen som mer betydande klimatvinster kan göras genom val av material etc. Den utsläppsminskning som antas uppnås genom långgående krav på lägre energianvändning per kvadratmeter bygger till stor del på antagandet att fjärrvärmens även på längre sikt har en viss kvarstående klimatpåverkan per kWh. Det bör belysas hur denna antagna reduktionspost i planen dynamiskt påverkas av andra åtgärder i handlingsplanen som minskar fjärrvärmens klimatpåverkan.

Med tanke på att fjärrvärmens klimatpåverkan kommer att minska och eventuellt vändas till minusutsläpp blir det också allt viktigare att åtgärder som vidtas i fastigheterna för att spara energi inte i sig driver fram ett ökat klimatavtryck i byggfasen, till exempel genom ökad användning av material eller teknisk utrustning. SE menar att denna aspekt måste belysas noga i det kommande utvecklingsarbetet. SE delar uppfattningen att det är önskvärt att använda all energi på ett effektivt sätt, sett från ett resurshushållningsperspektiv. Frågan om tillgången till ekologiskt hållbara biobränslen diskuteras idag intensivt. SE konstaterar att det finns en betydande potential till ökade och hållbara uttag av biomassa (Pål Börjesson, Potential för ökad tillförsel och avsättning av inhemsk biomassa i en växande svensk bioekonomi, Lunds Universitet, 2016). Det främsta hindret mot utvecklingen av en bioekonomi ligger i hur mycket som går att utvinna på ett ekonomiskt försvarbart sätt, snarare än i den fysiska tillgången på hållbar biomassa. Man kan förenklat sammanfatta SE:s strategi som att inga träd ska fällas för att det behövs fjärrvärme. Biobränsle från skogsbruket tas ut från grenar och toppar eller sekunda material som inte kunnat användas som råvaror för produkter med högre förädlingsvärden. Alternativet är att detta biogena material blir kvar i skogen och förmultnar med samma koldioxidutsläpp till atmosfären som om det använts som biobränsle. SE:s strategi är samtidigt att i första hand ta vara på energi i sekundära flöden av biomassa som utsorteras ur avfall, det vill säga att använda biobränslen som redan har använts i produkter i samhället, och att avskilja koldioxid vid förbränningen av denna biomassa. Denna biomassa bör användas i första hand och restprodukter från skogsindustrin i andra hand.

2. Andelen avfallsbaserad biomassa kan öka inom fjärrvärmerna. Detta borde föras fram som ett av klimathandlingsplanens övergripande och centrala mål, eftersom det leder till såväl mycket stora resursvinster som mycket stor klimatnytta.

### **Klimatbudget och färdplan för uppvärmning**

SE anser att ansatsen med en total klimatbudget i form av ett angivet totalt utsläpp fram till år 2040 är en intressant metod som dock har både för- och nackdelar. På global nivå är en klimatbudget relevant och nödvändig, då de samlade globala utsläppen av växthusgaser inom en given tidsperiod avgör hur stor den antropogena klimatpåverkan blir. Klimatförhandlingarna på internationell nivå utgår också helt naturligt från detta synsätt. Klimatbudgetar kan även vara ett verkningsfullt verktyg för verksamheter som med värdekedjor som sträcker sig över såväl kommuners som nationers gränser. Genom att både beräkna de egna utsläppen (s.k. scope 1) och de indirekta utsläpp som verksamheten ger upphov till men som uppstår i andras verksamheter (scope 2 och 3) skapas underlag för var i värdekedjan de största klimatvinsterna kan göras. Om en klimatbudget läggs över ett mindre geografiskt

område, såsom en kommun, uppstår svårigheter eftersom den geografiska gränsen oundvikligen kommer att skära tvärs genom flertalet verksamheters värdekedjor. Härigenom ökar risken för suboptimering och omfördelning av utsläpp snarare än faktiskt minskade utsläpp. Till exempel kan ett arbete för att minska byggfasens utsläpp från produktion av byggmaterial (se nedan) vara den mest angelägna åtgärden för att minska bebyggelsens klimatpåverkan. En klimatbudget med lokal systemgräns som inte omfattar denna externa klimatpåverkan riskerar att styra mot ineffektiva åtgärder.

*Fossilfritt Sveriges* initiativ till färdplaner för hur olika branscher ska bli fossilfria är ett bra exempel på ett alternativt angreppssätt, som utgår från branschernas värdekedjor och åtgärder för att göra dessa fossilfria. Färdplanerna innehåller även många förslag på hur arbetet för att nå målen kan underlättas från myndigheter och politiskt håll.

Många av dessa färdplaner omfattar stora delar av de utsläpp som ingår i klimathandlingsplanens systemgränser, där staden direkt eller indirekt har rådighet över föreslagna åtgärder även i sin egenägda eller delägda verksamhet. Det gäller till exempel färdplanerna för bygg- och anläggningssektorn, uppvärmningsbranschen, dagligvaruhandeln samt sjöfartsnäringen. Färdplaner för drivmedels- respektive fordonsbranschen är på väg, liksom en färdplan för återvinningsbranschen.

3. SE föreslår att staden ställer sig bakom de relevanta färdplaner som inom ramen för *Fossilfritt Sverige* överlämnats till regeringen. Staden bör ha som en övergripande strategi att bidra till att dessa färdplaner följs av de branscher som är verksamma i Stockholm och bidra till att målen nås.

4. SE rekommenderar att staden avvaktar med att besluta om en budget för utsläpp fram till år 2040 och först utvecklar metodiken i syfte att hantera berörda verksamheters eller sektorerers respektive färdplaner.

### **Byggfasens utsläpp allt viktigare**

Det är bra att klimatpåverkan från byggprocessen, det vill säga uppförande av byggnaden och byggnadsmaterialets klimatpåverkan, nu adresseras i klimathandlingsplanen. Produktionen av en fastighet kan ge ungefär samma klimatpåverkan som driftskedet ger under en femtioårsperiod. Om en BECCS-lösning, det vill säga avskiljning av biogen koldioxid, realiseras och fastigheter försörjs med fjärrvärme med minusutsläpp, kommer driftskedet till och med att successivt minska (!) fastighetens totala klimatavtryck. Fjärrvärme med minusutsläpp kan kompensera klimatavtrycket från byggfasen och beroende på klimatpåverkan från insatta byggmaterial och kolsänkans storlek neutraliseras byggprocessens klimatavtryck inom en viss tid. Därför vore ett naturligt nästa steg att tillämpa de beräkningsverktyg för



byggfasen som är under utveckling och betrakta fastigheterna eller till och med nya stadsdelar från produktion till driftskede som en helhet som över tid kan bli klimatpositiv. Det är sannolikt att den marginella merkostnaden per ton minskat utsläpp av växthusgaser som typiskt sett uppstår vid uppförandet av byggnader som ska möta energikrav som går utöver vad som krävs av byggnormen, och utöver vad som är företagsekonomiskt lönsamt för byggherren, överstiger den specifika kostnaden (kronor per ton minskat utsläpp) vid avskiljning av biogen koldioxid (BECCS).

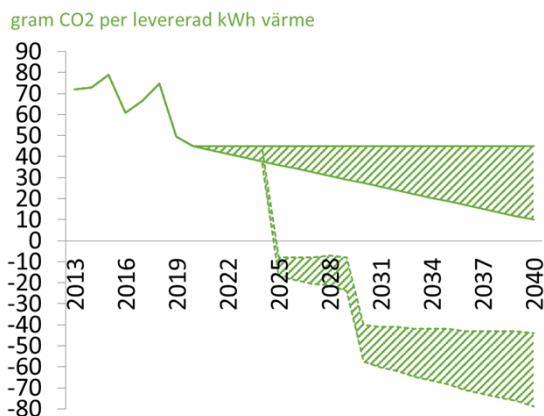
5. SE föreslår att handlingsplanen kompletteras med ett uppdrag till miljöförvaltningen att under programperioden närmare utreda hur en kostnadsoptimering utifrån ett helhetsperspektiv, där såväl bygg- som driftsfasen ingår, skulle kunna ge större globala klimatvinster.

### **En tydlig strategi för att skapa en kolsänka i Stockholm bör ingå i handlingsplanen**

Från och med år 2021 kommer fjärrvärmens återstående klimatpåverkan att orsakas av termisk behandling av restavfall med energiåtervinning, det vill säga avfallsförbränning. Åtgärder som minskar mängden plast i restavfallet efter sortering kommer att ha minst lika stor om inte större betydelse för utsläppen jämfört med åtgärder för att minska energianvändningen i sista led. Minusutsläpp genom avskiljning av biogen koldioxid återges i handlingsplanen som en långsiktig och osäker möjlighet som kan komma att behövas för att på sikt nå utsläpp på netto noll. SE menar dock att möjligheten att realisera en storskalig avskiljning av koldioxid genom BECCS är konkret och nåbar till en kostnad per ton minskat utsläpp som mycket väl kan mäta sig med andra åtgärder som föreslås i handlingsplanen.

6. SE förordar att handlingsplanen utvecklas med en tydlig strategi för hur staden utifrån sina förutsättningar kan bidra till att BECCS införs i stor skala redan till år 2025.

I figur 1 visas hur fjärrvärmens utsläpp av koldioxid skulle kunna utvecklas med en satsning på BECCS och ökad utsortering av plast ur det restavfall som går till förbränning.



Figur 1. Utsläpp per kWh levererad fjärrvärme beräknad enligt den metod som tillämpas av svenska fjärrvärmebolag och som anvisas av värmemarknadskommittén (VMK). Från år 2025 visas med prickad linje en möjlig utveckling mot minusutsläpp genom en storskalig BECCS-anläggning i Värtaverket samt från år 2030 ytterligare en liknande anläggning i t ex Löfstaverket. De lägre kurvorna i de streckade fälten visar en bedömd potential som ligger i ökad utsortering av fossil plast.

Den åtgärd som initialt har störst betydelse för klimatpåverkan är utfasningen av det fossila bränslet kol, som sker efter vårvintern år 2020. Därefter kommer satsningen på utsortering av plast från avfallsbränslen och en eventuell kolsänka genom koldioxidavskiljning att få utomordentligt stor betydelse för fjärrvärmens klimatprestanda. SE antar att de avfallsbaserade bränslens klimatpåverkan vid förbränning successivt kommer att minska som en följd av dels planerade sorteringsinsatser, dels en generell avfallspolitik som syftar till ökad återvinning av plast. Att tydliggöra ansvaret för denna klimatpost samt angripa den med en tydlig strategi bör vara en central del av handlingsplanen (se nedan för utvecklade förslag i denna del).

### Kvalificera energimålen

7. SE anser att klimathandlingsplanen bör göra tydlig skillnad dels på effekt och energi, dels mellan högvärdiga och lågvärdiga energiformer.

Detta bör även slå igenom i de nyckeltal som staden avser att följa i sina verksamheter. Att detta inte sker i önskvärd omfattning i de styrmedel som sedan länge styr utvecklingen av fastighetssektorn, där faktiskt använd energi följs upp genom begreppet ”köpt energi”, är en starkt bidragande orsak till den kapacitetsbrist som idag råder i elnätet. Regelverken som påverkar bebyggelsen styr dessutom mot

uppvärmning med el då elsystemet är som mest belastat (se nedan). *Boverkets byggregler* har till exempel länge gynnat eldrivna värmepumpar framför andra uppvärmningsformer.

### **Lägre utsläpp från elsystemet antas men det förutsätter en klok klimat- och energistrategi**

En ingångsparameter i de beräkningar som görs är att klimatpåverkan från elproduktion inom Norden kommer att minska över tid. Det är en riktig ansats som dock förutsätter att klimatpolitiken inom EU drivs så att klimatmålen kan nås. Det kan framstå som frestande att i ljuset av detta förespråka åtgärder som elektrifierar inte bara transportsektorn – där fossil energi tydligt ersätts – utan även uppvärmningssektorn, där konsekvenserna blir helt annorlunda. Detta talar åter för att åtgärder som riktas mot energianvändningen exklusive transporter behöver kvalificeras som anges ovan, så att målen inte oavsiktligt driver fram elbaserade och eleffektkrävande uppvärmningssystem. En paradox i sammanhanget är att fjärrvärmesystemens dubbla nytta genom att de dels avlastar kraftsystemet effektmässigt vintertid när elbehovet är som störst, dels genom kraftvärmens tillför förnybar styrbar eleffekt när och där den behövs som mest. Detta förhållande bidrar på ett avgörande sätt till att minska utsläppen från elproduktionen och att minska importen av fossilbaserad el. Att vårda och utveckla fjärrvärmesystemets klimatprestanda och att styra mot att frikoppla elbehovet från värmebehovets säsongprofil är därför en viktig ansats som är giltig under lång tid framöver.

### **Solenergins roll i omställningen**

Fastighetsägare får störst utväxling av skattelättnaden för egenproducerad solel om man har en hög egen elanvändning, vilket man får om man värmer byggnader med el. Eftersom solcellerna producerar el sommartid och el för uppvärmning behövs vintertid förvärrar detta eleffektsproblemet. Om solceller används för att öka lönsamheten i värmepumpsbaserade värmelösningar blir nettoeffekten direkt kontraproduktiv om fjärrvärmens produceras med negativa emissioner.

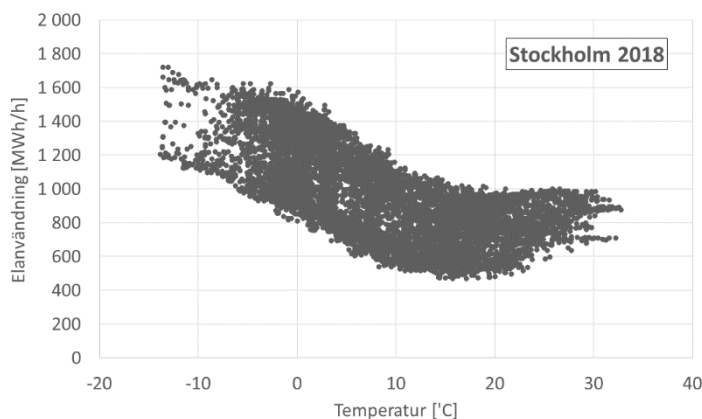
8. SE noterar att klimatnyttan av en stor satsning på solceller i stadens verksamheter, en minskning med 100 ton, i sammanhanget måste betraktas som måttlig, och i vart fall bör en kostnads-nyttanalytisk av åtgärden redovisas i klimathandlingsplanen.

### **Kapacitetsbristen i Stockholms elnät**

Under rubriken ”Nära elbrist några timmar per år” behandlas frågan om kapacitetsbristen i Stockholms elnät. Här nämns bland annat att begränsningen för inmatning av el till centrala Stockholm är 1 525 MW och att SE kan leverera

ytterligare 320 MW el från sina kraftvärmeverk. Sammantaget finns således kapacitet motsvarande 1 845 MW att tillgå i de centrala delarna av staden. I texten förs ett resonemang om att risken för elleffektbrist kan komma att öka i framtiden, till följd av bland annat elektrifiering av transportsektorn, men att denna risk kan minskas med ny teknik, som till exempel så kallad Vehicle to Grid (V2G) för elfordon. Intrycket av texten är att kapacitetsbristen i elnätet inte är kritisk. SE är av en annan uppfattning och menar att den rådande kapacitetsbristen i Stockholms elnät är så pass allvarlig att den kan komma att utgöra ett hinder för möjligheten att nå stadens klimatmål till 2040.

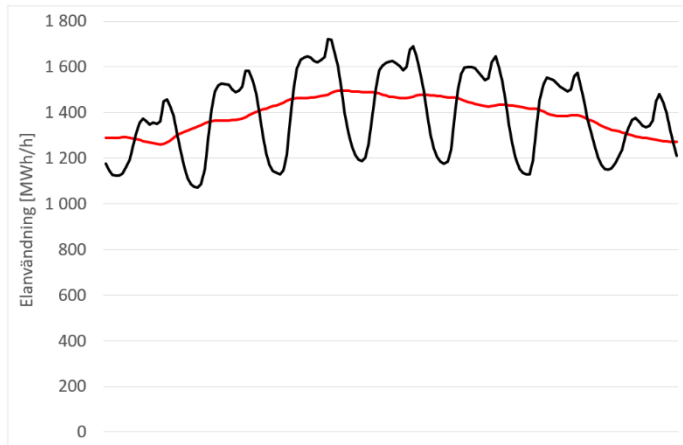
Figur 2 visar användningen av el i Stockholm vid olika utomhustemperatur per timme 2018. Av figuren framgår att användningen ligger över 1 525 MW under åtskilliga timmar. Stockholm är således beroende av att el produceras i SE:s kraftvärmeverk för att täcka stadens elbehov. Det finns ett tydligt temperaturberoende i elanvändningen; ju lägre utomhustemperatur desto högre elkonsumtion. Slutsatsen är att det finns en hel del elbaserad uppvärmning i Stockholm. Av figuren framgår även att det under 2018 inte var kallare än minus tretton grader. Om temperaturen hade varit ner emot minus tjugo grader skulle elanvändningen sannolikt ha överstigit 1 800 MW under några timmar.



Figur 2. Användning av el per timme 2018 som funktion av utomhustemperatur. Varje prick visar alltså elbehovet under en av årets alla 8760 timmar.

Den svarta kurvan i figur 3 visar elanvändningen under sju dygn vintern 2018. Det finns en tydlig dygnsvariation i användningen, med högre användning dagtid och med en tydlig topp runt klockan fem på eftermiddagen. Genom att flytta elanvändning från dag till natt, med till exempel batterier, kan behovskurvan ”jämnas ut”. Den röda

kurvan visar den utjämnade elanvändningen, givet att användning kan flyttas i tid med maximalt tolv timmar. Som framgår av figuren kan toppen på så sätt sänkas med i storleksordningen 200 MW. Detta är den teoretiska potentialen av vad så kallad användarflexibilitet kan ge, givet att mängden elenergi under dygnet bibehålls.



*Figur 3. Användning av el under sju dygn vintern 2018 (svart kurva), samt teoretiskt maximalt utjämnad användning av el, då användningen flyttas upp till tolv timmar (röd kurva).*

Ny bebyggelse, utbyggnaden av tunnelbanan, elektrifieringen av transportsektorn, etablering av datahallar m.m. kommer att öka elanvändningen. För att inte riskera att Stockholms utveckling hämmas till följd av bristen på kapacitet i elnätet måste situationen hanteras klokt. Att enbart förlita sig på användarflexibilitet och batterier kommer inte att lösa problemet. Man måste angripa grundproblematiken, nämligen det faktum att elanvändningen är starkt beroende av utomhustemperaturen. Och i detta har fjärrvärmens en viktig roll att spela. Genom att värma byggnader med fjärrvärme istället för med el kan belastningen på elnätet under kalla vinterdagar begränsas. SE anser att texten om V2G i stycket om kapacitetsbristen i Stockholms elnät ska strykas. I stället bör fjärrvärmens centrala roll i att hantera kapacitetsbristen i elnätet och således i förlängningen möjligheten att nå stadens klimatmål till 2040 lyftas fram. V2G, lastutjämning med batterier och annan användarflexibilitet kommer troligen också att behövas för att klara eleffektutmaningen, men dessa tekniker löser inte det fundamentala problemet med att prima eleffekt måste kunna tillföras över tid.

9. SE konstaterar att det kommer att råda kapacitetsbrist i Stockholms elnät under halva den period som återstår till mållåret 2040. Att hantera detta är av

avgörande betydelse stadens klimatarbete, och klimathandlingsplanen bör spegla detta faktum.

### **Tillgodoräknande av egenägd eller avtalad elproduktion**

På sidan 46 i handlingsplanen framgår att staden bör överväga möjligheten att investera i vindkraftverk utanför kommungränsen. På så sätt skulle stadens bokförda växthusgasutsläpp minska i och med att el som produceras i vindkraftverken ersätter nordisk elmix i beräkningen. SE tar inte ställning till huruvida staden bör investera i vindkraft eller ej. Dock ställer sig SE tveksam till detta som metod för att minska de bokförda växthusgasutsläppen. Vid beräkningen av klimatpåverkan från använd el inom kommunen bortser staden hittills från om det föreligger särskilda avtal om leveranser av el med visst garanterat ursprung. Om staden skulle erkänna denna metod för sin egen elförbrukning ligger det nära till hands att också börja borträkna klimatpåverkan från andra aktörers allokering av förnybar el.

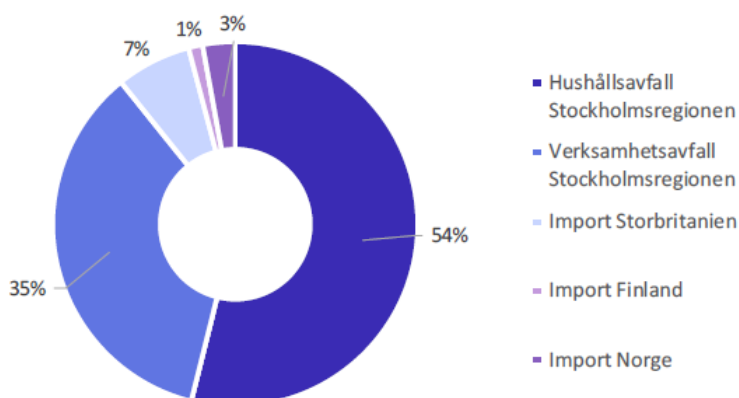
10. SE menar att staden i klimatarbetet i första hand bör fokusera sina insatser gällande elsystemet till sådana åtgärder där man har stor rådighet, vilket främst innebär åtgärder som påverkar användningen av el innanför kommungränsen.

Stockholms stad är redan delägare i förnybar elproduktion, dels inom kommungränsen (t.ex. Värtaverket), dels utanför densamma (Brista kraftvärmeverk). Vidare planeras ny elproduktion i Lövsta. Med en strategi för kontrakterad förnybar elproduktion uppstår frågan om även denna förnybara elproduktion, som drivs av SE, också skulle kunna kontrakteras och tillgodoräknas i bokföringen.

### **Avfallshantering ett bra område för utvecklad regional samverkan**

I handlingsplanens avsnitt ”Fjärrvärme – åtgärder perioden 2020-2023” anges att den största framtida utmaningen inom fjärrvärmens och avfallshanteringens är att hantera plasten med fossilt ursprung. En stor utmaning med frågan om plast är för SE:s del att påverka restavfallets sammansättning. I figur 4 nedan visas ursprunget till de koldioxidutsläpp som orsakas av restavfallets innehåll av fossilt material. Inom kort är dessa utsläpp de som kvarstår. SE har dock inte full rådighet över restavfallets sortering. Det är kommunernas och verksamheternas mål och ambitioner inom avfallsområdet som kommer att få mycket stor betydelse för hur utsläppen kommer utvecklas framöver.

#### Utsläpp av CO<sub>2</sub>-ekv från avfallsbränsle fördelat utifrån insamlingsområde



Figur 4. Utsläpp av koldioxidekvivalenter per avfallstyp och uppsamlingsområde.

Som framgått av SE:s synpunkter ovan finns det i huvudsak två åtgärder som kan medföra betydande utsläppsminskningar från produktionen av fjärrvärme, nämligen ökad utsortering av plast för återvinning samt koldioxidavskiljning. För att fjärrvärmens klimatprestanda ska fortsätta att förbättras krävs att andelen brännbart avfall med fossilt ursprung minskar. SE vill och tänker bidra till en sådan utveckling och bygger i samverkan med SÖRAB en anläggning för maskinell eftersortering av hushållsavfall vid Bristaverket i Sigtuna. En likadan anläggning för restavfall från Stockholms hushåll planeras av Stockholm Vatten och Avfall AB vid Högdalenverkets förbränningsanläggning. Dessa åtgärder anges i handlingsplanen och klimatnyttan genom lägre emissionsfaktor för den fjärrvärme som konsumeras inom stadens gränser ingår. SE kommer därtill att aktivt arbeta för att det RDF-bränsle som planeras användas i det planerade kraftvärmeverket i Lövsta är sorterat på motsvarande vis. Detta gör att stora mängder plast kommer att göras tillgängligt för materialåtervinning vilket kommer medföra stora klimatvinster i tillverkningsled. Denna klimatvinst är i samma storleksordning som de minskade lokala utsläppen, men ingår såvitt SE kan bedöma inte i beräkningen i klimathandlingsplanen. Även den fastighetsnära sorteringen och insamlingen av avfall kommer att behöva utvecklas och avfall från verksamheter, såsom bygg- och rivningsavfall bör sorteras på liknande vis. För att detta ska ske krävs sannolikt en utvecklad och regionalt samordnad avfallsstrategi (se nedan för utvecklat förslag).

#### Incitament, styrmedel och upphandling

Det förekommer att aktörer på fastighetsmarknaden söker alternativ till fjärrvärmerna med motivet att avfallsförbränningen ger upphov till utsläpp av växthusgaser. Genom

att byta uppvärmningsform och köpa ursprungsgarantier för sin ökade elanvändning för att driva värmepumpar menar dessa att de minskar sin verksamhets klimatpåverkan. Med den metod för redovisning av klimatpåverkan från avfallsbehandling som tillämpas idag, och som även används av certifieringssystem för miljömärkning av fastigheter, är detta rationellt. Dock genereras alltså samma mängd restavfall för nödvändig slutbehandling genom energiåtervinning av samma verksamhet, och inköpet av den ”gröna elen” utgör endast en omfördelning av befintliga utsläpp inom kraftkollektivet. Nettoeffekten är att utsläppen de facto inte minskar alls, utan tvärtom riskerar att öka på grund av ökat elbehov under de mest kritiska timmarna under året.

11. För att förtydliga ansvars- och rådighetsförhållanden och öka incitamenten för åtgärder bör ett kommunalt klimatbokslut redovisa klimatpåverkan från avfallsbehandlingen separat och inte som idag kopplat till fjärrvärmens. Ansvaret för utsläpp bör knytas till de aktörer som har störst möjlighet att påverka dem. SE föreslår att handlingsplanen ska innehålla ett uppdrag till miljöförvaltningen att föreslå en utvecklad metodik för städers klimatbokslut, och att lyfta denna fråga i de internationella fora där metodiken utvecklas.

SE:s strategi är att basera produktionen av el och fjärrvärme på sorterade avfallsbaserade bränslen och på biobränslen, samt att producera fjärrvärme ur spillvärmeflöden som annars skulle gått förlorade som uppstår i avloppsreningsverk, datahallar och annan verksamhet med kylbehov. Med denna kombination kan fjärrvärme möta konkurrensen på värmemarknaden och bidra till såväl klimatmål som nödvändig lokal elproduktionskapacitet. Det senare har stor betydelse från ett lokalt elförsörjningsperspektiv, då alternativet till fjärrvärme som regel är elbaserad uppvärmning med värmepumpsteknik. SE planerar för att kunna öka andelen lågvärdiga sekundära och sorterade avfallsbaserade bränslen, där sorteringen innebär att den rest som återstår är så nära ett biogent bränsle som man kan komma. Ökad sortering av restavfall för materialåtervinning behövs både i Sverige och inom EU för att de EU:s mål i det så kallade avfallspaket som beslutades i maj 2018 ska kunna nås. De rester som återstår efter alla sorteringsinsatser är sådana som inte går att materialåtervinna och som om de inte användes för energiåtervinning skulle behöva läggas på deponi.

Målet är att den samlade effekten av samtliga dessa åtgärder leder till att utsläppen av koldioxid per kWh levererad fjärrvärme fortsätter att minska.

SE:s strategi och mål är till stor del beroende av att incitamenten inom avfallsområdet korrigeras för att stödja ökad utsortering av plast. I restavfallet som förbränns idag finns plastförpackningar som är återvinningsbara men även plastfraktioner som är



svårare att återvinna av olika skäl. SE:s satsning på ökad utsortering av plast ökar förutsättningarna för en högre grad av cirkulära materialflöden. Den skatt på förbränning av avfall som introduceras i Sverige under 2020 utgår emellertid per ton avfall till förbränning, oavsett hur väl sorterat detta avfall är. Skatten leder till att ett RDF-bränsle med högt innehåll av biomassa och lågt plastinnehåll drabbas av en högre förbränningsskatt per MWh bränsle, eftersom plasten ökar energivärdet per ton avfall.

Om förbränningsskatten istället skulle utformas så att effektivt sorterade avfallsbränslen med minimerat plastinnehåll undantas, skapas tvärtom ett starkt incitament för ökad utsortering av plast, såväl vid källa som genom eftersortering. Det finns således starka skäl för staden att lyfta fram frågan om förbättrad avfallsbehandling som central i en kommunal klimatstrategi och att samtidigt, precis som inom transportområdet, lyfta fram beroendet och behovet av utvecklade eller justerade nationella styrmedel.

12. Staden bör lyfta fram beroendet och behovet av utvecklade eller justerade styrmedel och hemställa om att förbränningsskatten justeras så att den stimulerar till ökad sortering, och då särskilt att avdragsrätt från skatten medges för avfallsflöden som genomgått en effektiv sorteringsprocess.

Behovet av termisk avfallsbehandling, i framtiden kombinerat med koldioxidavskiljning, kommer med all sannolikhet länge att kvarstå, då omsättningen av många material som idag är i bruk eller omlopp i teknosfären är långsam. Även med nya och starkare incitament för ökad utsortering av plast kommer det att finnas ett behov av termisk avfallsbehandling för material som bär på potentiellt miljö- och hälsopåverkande ämnen som inte bör återföras i cirkulära giftfria materialkretslopp (se till exempel *Vägledning för ökad och säker materialåtervinning*, Naturvårdsverket 2017). Moderna avfallsförbränningsanläggningar har mycket god förmåga att destruera eller avskilja dessa ämnen. En strikt och effektiv kontroll och reglering av tillförseln av sådana miljöpåverkande ämnen, via varor och produkter, är centralt för att uppnå målet om **en giftfri miljö**. En kombination av flera samverkande incitament och administrativa styrmedel som säkerställer att varor och produkter redan från början är designade för längre hållbarhet och materialåtervinning, samt som stimulerar producenterna att efterfråga s.k. sekundära råvaror, framstår som nödvändigt för att öka graden av cirkularitet och minska avfallsmängderna.

Det är bra att klimatstrategin lyfter fram åtgärder såsom miljökrav vid upphandling med målet att reducera alstringen av restavfall i allmänhet och restavfall med fossilt ursprung i synnerhet.

## **Samordnad och effektiv avfallsbehandling**

I handlingsplanen anges även inledningsvis att staden bör ta initiativ till en stärkt regional samverkan som inkluderar näringsliv och akademi. SE delar denna uppfattning till fullo och vill framhålla att avfallsbehandling kan vara ett område som är särskilt lämpligt för ökad regional samordning. Avfallsbolag, privata återvinningsaktörer och energibolag behöver samverka på ett effektivt sätt. En ökad samordning leder till minskade transportbehov, och fler anläggningar för central eftersortering kan behöva etableras för att uppnå effektiv sortering även för de fall där en effektiv sortering nära källan är svår att få till stånd.

13. SE föreslår att handlingsplanen kompletteras med ett initiativ syftande till att utveckla en rationell och samordnad behandlingsstrategi inom hela regionen.

Målet bör vara att utforma standardiserade system för fastighetsnära insamling i kombination med maskinell eftersortering, baserat på de förutsättningar som ges av om det är avfall från småhus, olika typer av flerbostadshus eller verksamheter av olika slag som ska tas omhand och behandlas, oavsett vilken kommun de befinner sig i.

### ***Skolfastigheter i Stockholm AB***

SISAB ser positivt på en ökad ambitionsnivå inom staden för klimatarbetet. SISAB har idag avvecklat i stort sett all användning av fossila bränslen. Två oljepannor kvarstår för spetsvärme och kommer att avvecklas senast år 2021. År 2018 stod SISAB:s fjärrvärmeförbrukning för ca 95 % av utsläppen av CO<sub>2</sub>e som härrör från bolagets användning av energi. Från 2019 har SISAB avtal om klimatneutral fjärrvärme från Stockholm Exergi i avvaktan på avvecklingen av fossila bränslen i fjärrvärmeproduktionen. Sedan lång tid har betydande energieffektiviseringar genomförts, framför allt genom driftoptimering. Initiativet till klimatbudget med bolagsvisa utsläppsbeleg för Stockholms stad, som redovisas i klimathandlingsplanen, är viktigt för att säkerställa faktiska utsläppsminskningar. SISAB efterlyser dock en tydligare beskrivning hur författarna till planen har räknat fram våra bolagsvisa klimatbeleg. Detta för att underlätta egna bedömningar av vilka aktiviteter som är nödvändiga och prioriterade för att uppnå de önskade utsläppsbeleg, samt för att undvika dubbelräkningar. SISAB har inte deltagit i arbetet med klimathandlingsplanen och vill inför framtida klimatarbete lyfta fram behovet av en god dialog för att nå önskvärda resultat. Det bör också klargöras hur vi ska rapportera våra resultat. Sedan 2017 gör bolaget koldioxidberäkningar i enlighet med GRI i sina hållbarhetsredovisningar. För att möjliggöra en effektiv och transparent uppföljning av stadens klimatmål och bolagens bidrag behöver stadens beräkningsmetoder klargöras och samordnas. Metoden bör vara i enlighet med branschstandarder för klimatrapportering och tas fram i samverkan med de bolag som redan idag gör klimatberäkningar.

SISAB ställer sig positivt till att utöka soletproduktionen. Handlingsplanen anger målet att öka produktionen i staden med 100 % under programperioden. År 2019 producerade bolaget ca 360 MWh solet och under 2020 installeras nya anläggningar som i full drift beräknas producera ca 370 MWh per år, d v s en fördubbling uppnås. Dessutom kommer bolaget påbörja projektering av ytterligare anläggningar som fått bygglov.

SISAB har funderingar kring förslaget att bolaget utses till ansvariga för genomförande och uppföljning när det gäller utfasningen av olja (sid 44). SISAB har SISAB Sida 3 av 3 svårt att se vad detta ansvar innebär och anser att det lämpligen borde åligga miljö- och hälsoskyddsmyndigheten. Slutligen anser SISAB att handlingsplanen kan komma att behöva förtydligas ytterligare. Minskning ton CO<sub>2</sub>e är olika i olika tabeller, jämför sid 55 och 44. Siffrorna för utsläpp är också angivna på olika sätt i olika rubriker vilket gör att det är oklart om siffrorna anger minskning eller maximalt utsläpp. Detta bör förtydligas så att det inte uppstår missförstånd i det fortsatta arbetet med planen.

### ***Micasa Fastigheter i Stockholm AB***

Micasa Fastigheter vill lyfta fram behovet av en god dialog i samband med det fortsatta arbetet för att skapa en hållbar stad och fastighetsförvaltning.

Bolaget har sedan många år en verksamhet som är certifierad för miljöledning samt energi-/klimatledning. Ledningssystemet med dess verksamhetsstyrning och uppföljning är ett väl utvecklat arbetssätt för att identifiera och hantera denna typ av frågor.

Tydlighet i framtagande och beskrivande av de uppföljningsmått (*t.ex. indikatorer*) som planen föreslår behövs. Arbetet bör färdigställas innan planen slås fast för att de uppföljningsmått som valts ska leda till att övergripande syfte och mål uppfylls. I samma anda behöver beräkningsmodell, utgångsläge och redovisningsformat för respektive uppföljningsmått vara tydligt klarlagt i planen.

### *Specifika kommentarer*

#### **Åtgärder inom transportsektorn**

Vi ser det som positivt utmanande med utökade ambitioner på transportområdet. För att underlätta implementering och kommunikation med marknaden är det önskvärt att även fortsättningsvis ställa gemensamma krav för entreprenader i samarbete med Trafikverket, Göteborgs stad och Malmö stad. Med en gemensam kravställning mot marknaden kan vi skapa säkerhet för entreprenörer och leverantörer och minska risken för uteblivna anbud till följd av skärpta krav.

#### **Åtgärder för värme och kyla inom bebyggelsen**

För mål som avser att spara energi anser Micasa Fastigheter att den ändring från ett arearelaterat mål till ett relativt energisparmål om fem procent, i fastighetsbeståndet som helhet, är tydligt och bra. Vi ser även positivt till att låta det ambitiösa målet om 55 kWh/m<sup>2</sup> för nyproduktion kvarstå även under kommande period. I programmet

föreslås en tioprocentig besparing i byggnader som är äldre än tio år. Bolaget utgår från att kravet avser fastighetsbeståndet i stort och inte skall ses för de enskilda byggnaderna.

Bolaget anser att ett tioprocentsmål för varje enskild byggnad inte är möjligt att uppnå då stora effektiviseringar redan genomförts i flera av bolagets fastigheter. De resurser som avsätts skall användas där de gör mest klimatnytta per krona. Som ett exempel kan nämnas att ett nettotillskott av koldioxid orsakas om byte av byggnadsdelar, genomförs i förtid vilket innebär en stor belastning i form av tillverkning, avfallshantering och transporter.

Vad gäller avveckling av oljepannor för uppvärmning så har Micasa Fastigheter tre sådana pannor. Dessa används enbart som spetsvärme då bergvärmepumparna inte räcker till. Fastigheterna finns i områden där möjlighet till fjärrvärmeanslutning saknas och elnätet inte är dimensionerat för att klara uppvärmning via elpanna. Bolaget utreder möjligheten att konvertera befintlig uppvärmning till förnybart bränsle.

I planen konstateras att en ökad användning av kyla (*d.v.s. el eller fjärrkyla*) troligen kommer att bli aktuell under planperioden. Micasa Fastigheter håller med om att detta är en trolig utveckling då kyla idag inte finns i någon större omfattning och kraven, på grund av ett varmare klimat, ökar för att säkerställa inomhusklimatet för de äldre i Stockholms omsorgsfastigheter. Någon hänsyn till en ökad energianvändning på grund av detta har inte tagits i planen.

### **Åtgärder inom elproduktion och användning**

I stället för att enbart fokusera på utbyggnad av solenergi föreslår bolaget en breddning så att all förnybar energi premieras. Bolaget föreslår att ett stadsgemensamt koncept för investering i förnybar energi tas fram. Staden har sedan tidigare gemensam upphandling av miljöanpassad el. Bolaget föreslår att denna fråga hanteras på samma sätt.

### **Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter**

Planen lägger fokus på upphandling för att styra utvecklingen åt rätt håll. Det är positivt att Staden genom sin gemensamma upphandling ser till att klimatkrav ställs. Upphandling är ett kraftfullt verktyg och kan genom nämnders och bolags efterföljande styrning och uppföljning starkt bidra till programmets resultat. För mål som avser att spara energi samt för avveckling av oljepannor se kommentarer under rubriken Åtgärder för värme och kyla inom bebyggelsen.

### **Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser**

Micasa Fastigheter ser positivt på en ökad ambitionsnivå för klimatarbetet i staden. Positivt är också att konsumtionens inverkan lyfts för att nå klimatmålen då utsläpp även genereras i samband med uttag av råvaror, tillverkning, transporter och resor, *d.v.s. utanför stadens geografiska gränser.*

En aktivitet som föreslås är att utveckla klimatberäkningar för nyproduktion av byggnader. Micasa Fastigheter vill i det sammanhanget påtala vikten av att inte utveckla egna beräkningsmetoder utan istället förhålla sig till och samverka med branschgemensamma initiativ. Beräkningsresultat bör kunna förstås av en bredare allmänhet och kunna användas för att uppfylla lagstiftning, skapa verifikat för exempelvis Miljöbyggnad och utgöra jämförelseunderlag gentemot andra fastighetsaktörer i Sverige.

### **Genomförande**

För klimatutsläppsberäkningar för bolaget/staden som helhet är det önskvärt att staden lägger fast en beräkningsmetod för samordnad redovisning oavsett om metoden är egenframtagen eller följer en befintlig standard. För Micasa Fastigheter är det viktigt att det tydligt framgår hur beräkningar för exempelvis de beting som specificeras i klimathandlingsplanen har genomförts (*och ska genomföras framgent*) samt vad som ska innefattas i beräkningen. Tydlighet är avgörande för att skapa transparens, trovärdighet och möjlighet att jämföra med andra fastighetsbolag.

I planen framgår att Micasa Fastigheter ska spara 1315 ton koldioxid under perioden. Användning av fjärrvärme är bolagets huvudsakliga utsläppskälla vilket innebär att det även i detta fall är genom energieffektivisering som besparing ska ske. Vid ett överslag innebär stadens koldioxidbeting ett energisparkrav på 20 procent. Micasa Fastigheter anser att en besparing om fem procent energi under perioden är en rimlig nivå, för fastighetsbeståndet som helhet och innefattande samtliga energislag.

### ***Bostadsförmedlingen i Stockholm AB***

Bostadsförmedlingen stödjer i allt väsentligt förslaget till klimathandlingsplan för staden. De planerade insatserna för att uppnå ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm beskrivs tydligare och mer utförligt i jämförelse med tidigare program. Planen förefaller att vara väl genomarbetad och på det hela taget ge bra förutsättningar till att styra arbetet med att minska stadens klimatpåverkan i enlighet med miljöprogrammet. En betydande del av reduktionerna av växthusgasutsläpp förväntas uppnås inom transportsektorn, framför allt genom insatser gällande bränslen och fordon. För att avsedda resultat ska kunna uppnås är staden beroende av statliga beslut om regelförändringar och styrmedel. Det är därmed viktigt att staden aktivt samverkar med staten och EU gällande dessa frågor.

Uppfyllelsen av stadens klimatmål påverkas generellt i hög grad av andra aktörer än stadens egen organisation. Här har också det regionala perspektivet stor betydelse, exempelvis vad gäller frågor om trafiksystem, näringsliv och stadsplanering. Med tanke på detta är det angeläget att staden är pådrivande i klimatarbetet även på den regionala arenan, exempelvis vad gäller samverkan med andra kommuner, näringslivet och universitet/högskola. Stadens inköp och upphandlingar är av stor betydelse när det gäller att uppnå klimatmålen. Handlingsplanen är här vägledande vad gäller särskilt viktiga fokusområden såsom exempelvis elhandel,

byggentreprenader och livsmedel. Stadens nya inköpsorganisation innebär en övergång till kategoristyrda inköp vilket bör ge bra förutsättningar för samordning vad gäller kravställande och uppföljning. Det är positivt att staden går före i klimatarbetet, med målet att vara en fossilfri organisation redan 2030. Här är insatser gällande klimateffektiva transporter och entreprenader, utsortering av plast samt energieffektivisering inom verksamheterna av särskilt stor betydelse. För att ställa stadens interna klimatarbete i förhållande till programmet som helhet ska det samtidigt noteras att organisationens utsläpp utgör endast ca 7% av de totala växtgasutsläppen inom stadens geografiska område. Sammanfattningsvis ställer sig bolaget i allt väsentligt bakom förslaget till klimathandlingsplan 2020-2023.

### ***AB Stockholmshem***

I vart remissvar fokuserar vi på de enligt oss mest prioriterade frågorna som uppkommit relaterat till mål och beting för bostadsbolagen. Vi ställer oss positiva till en ökad ambitionsnivå inom staden för klimatarbetet och att en koldioxidbudget har upprättats. Vidare är det positivt att konsumtion nu är inkluderat i handlingsplanen. För att möjliggöra en effektiv och transparent uppföljning av stadens klimatmål och bolagens bidrag till detta behöver det klargöras hur klimatberäkningarna av bolagens verksamhet och aktiviteter ska utföras. Metoden bör vara i enlighet med branschstandarder för klimatrapportering. Bolaget vill peka på att budgeten, som blir det ytterst styrande dokumentet för våra verksamheter, och miljöprogrammet, som lägger fast våra ambitioner på miljöområdet, inte upplevs överensstämna gällande energieffektivisering och utbyggnad av solenergi. Även i miljöprogrammet enskilt uppfattas inte målet om 5 procent energieffektivisering av verksamheten vara i linje med den efterföljande formuleringen om 10 procent effektivisering av byggnader äldre än 10 år. I korthet upplevs det oklart vilket mål vi ska styra mot. Givet att energieffektiviseringsmålet riktar sig mot åtgärder i byggnader endast är vår bedömning att målet om 5 procent relativ energieffektivisering är rimligt givet de ekonomiska förutsättningarna och personella resurser som finns att tillgå i dagsläget. Bolagen har framfört under arbetet med miljöprogram och klimathandlingsplan att ett energieffektiviseringsmål utöver detta behöver motas med ökade finansiella och personella resurser för att anses vara genomförbara. Beroende på tolkning av målen enligt ovanstående så får de mindre eller betydande konsekvenser för bolagens resursplanering för att uppnå målen. Vår rekommendation är därför att målet om 10 procent energieffektivisering anges på bolagsnivå och inte på byggnadsnivå. Detta för att bredda möjliga verktyg för att uppnå detta mål, tex genom att inkludera aktiv varme- och effektstyrning. Det skapar flexibilitet i hur bolagen väljer att på effektivast sätt och med mest klimatnytta väljer att mota stadens mål. För att minska var klimatpåverkan är det viktigt att insatserna riktar mot de åtgärder och delar av beståndet där de gör mest nytta.

I stadens budget anges det att Stadshus AB ska öka produktion av solenergi från 3420 MWh till 4180 MWh mellan åren 2020 till 2022. I Klimathandlingsplanen anges det att Stadshus AB tillsammans med fastighetsnämnden och idrottsnämnden ska bygga ut med 100 procent mer solceller under perioden 2020-2023. Vilket mål för solceller i Stockholmsregionen ska styra mot är därmed otydligt. Vidare är det önskvärt att målet bryts ner till respektive bolag för att göra det mer specifikt och därmed mer transparent. Vår önskan är även att ange målet för solceller i installerad effekt istället för producerad energi. Det förstnämnda har vi rådighet över medan produktionen inte är något som vi direkt kan styra över och vars årsresultat bygger på när i tiden installationen skedde och antalet soltimmar. Slutligen bör målsättningen rikta sig mot förnyelsebar energi och inte specificeras endast till solenergi och solceller. Stockholmsregionen ställer sig positiv till att möjligheten för att kunna nyttja vindkraft utreds.

De frågor SSAB önskar ytterligare svar på är:

- Är 30-procentmålet möjligt att genomföra?
- Hur är relationen mellan målen? Är det ena mer utmanande än det andra?
- Vilka konsekvenser skulle ett 30-procentmål få? Vilka processer skulle drivas på?
- Skulle detta tillägg tillföra något till exempel sätta mer fokus på energirenovering eller skulle det få samma effekt att bara ha målet om 10 procent för byggnader äldre än 10 år?

Generellt är bolagsövergripande mål att föredra för att ge verksamheten flexibiliteten att rikta insatserna där de ger mest effekt på energieffektivisering och minskad klimatpåverkan.

Bolagets bedömning är att i jämförelse med ett mål på 30 procent energieffektivisering vid ombyggnationer av en storlek som leder till evakuering är målet om 10 procent energieffektivisering på byggnader äldre än 10 år mer utmanande. I vårt bestånd är ca 92 procent av alla fastigheter äldre än 10 år, målet innebär därmed ett bolagsmål på ca 9,4 procent energieffektivisering. Detta förutsatt att energibesparingen endast berör värme. Inkluderar energibesparingsmålet även el innebär målet en energibesparing på ca 9,9 %.

Det 30 procentiga målet innebär ca 0,5 procent besparing genom ca 7 renoveringsprojekt av denna storlek på 4 år.

Under det gällande miljöprogrammet är målet 10 procent, men få av bolagen har klarat detta. Med likande förutsättningar är risken stor för samma utfall. För att klara 10-procentmålet är bedömningen att det för Stockholmsregionen kommer innebära *ett tredubblat behov* av investeringar i energieffektiviseringsåtgärder. Det kräver även att projektorganisationen i bolaget (tekniska projektledare, projektadministration, upphandlingsstöd) som kan möta den ökade mängden projekt ökas till följd av målet. Det innebär även en risk att lönsamhetskravet på 5 % kalkylränta inte uppnås i samtliga energiprojekt, exempelvis om underhåll måste göras i förtid på grund av energieffektiviseringsåtgärder.

Sammantaget leder denna föreslagna målnivå till en uppenbar risk för olönsamma åtgärder som inte går att förena med de krav på affärsmässighet som bolaget har att

iakttas enligt 2 § lag (2010:879) om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag. Det är angeläget att den särslagstiftning som styr de kommunala bostadsbolagen beaktas vid framtagandet av miljöprogrammets mål. Den grundläggande innebörden av kravet på iakttagande av affärsmässiga principer i ett allmännyttigt bostadsföretag är att bolaget ska agera som ett långsiktigt privat fastighetsbolag skulle ha gjort i motsvarande situation. Att de kommunala bostadsföretagen har ett allmännyttigt syfte med höga ambitionsnivåer påverkar i sig inte kravet på affärsmässighet.

Målet om 30 procent går att nå men är särskilt svårt i vissa kulturklassade byggnader där tilläggsisolering av fasad är svårt på grund av de kulturella och arkitektoniska begränsningar som gäller. Svårigheten accentueras när återvinning av ventilationsluft ej är möjligt på grund av platsbrist. I den typen av projekt är det troligare att en besparing landar på maximalt 10-20 procent. Om ett 30-procentmål definieras på byggnadsnivå bör därför ett undantag från 30-procentmålet definieras för byggnader med större arkitektoniskt värde.

Med tanke på mängden planerade större renoveringar uppskattas detta mål leda till ca 0,5 procent energieffektivisering under programperioden. I tillägg så är ambitionen från bolagets sida att med hänsyn till kostnadseffektiviteten minska antalet ombyggnationer som kräver evakuering. Det är alltså relativt liten påverkan jämfört med målet på 10 procent på byggnader äldre än 10 år, där renoveringsfastigheterna ju redan ingår. För att ha en chans att nå 10-procentmålet måste vi ändå ta alla möjligheter till energirenovering, så det kommer sannolikt ändå utredas i de större projekten. Utöver stadens krav kommer dessutom externa krav på IMD värme, vilket kommer resultera i att energieffektiviseringar kommer prioriteras i de sämsta byggnaderna i beståndet.

#### **Stockholmsshems bedömningar och kommentarer**

Beting	Energibesparing på 4 år	Kommentar
30 % renovering	0,5 %	Cirka 7 projekt på 4 år
10 % byggnader äldre än 10 år	9,4 %	92 % av våra fastigheter är äldre än 10 år (byggår 2009 och bakåt)
Både 10 % krav och 30 % krav	9,9 %	Då effekten av nyproduktion inte kan tillgodoräknas med mål på byggnadsnivå blir energieffektiviseringsmålet på bolagsnivå ännu högre.
4 % från 2018-2021	4 %	Den takt vi kunnat hålla innevarande miljöprogram
	År besparingen inklusive fastighetsel blir kravet ca 9,9 %	
	År besparingen inklusive fastighetsel blir 10,4 %	

#### ***AB Familjebostäder***

Bolagets generella synpunkter är att klimathandlingsplanen är väl genomarbetad och omfattar de viktigaste målområdena för klimatet. Bolaget ser det som positivt att nya



prioriteringar finns i klimathandlingsplanen såsom transporter av schaktmassor och satsningar på BECCS (Bioenergy Carbon Capture and Storage). Det nya perspektivet om konsumtionens påverkan är relevant, liksom initiativet till klimatbudget, med bolagsvisa utsläppsbeting för Stockholms stad. Familjebostäder har specifika synpunkter inom följande kapitel:

#### **Kapitel 4. Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen.**

*”Energieffektivisering i byggnader. 10 procent minder mängd köpt energi i byggnader äldre än 10 år.”*

Bolaget ställer sig ytterst tveksamt till att det är möjligt att nå detta mål under målperioden. Bolaget menar dessutom att ett genomförande sannolikt inte är förenligt med lag. Byggnader äldre än 10 år utgör drygt 90 % av bolagets fastighetsbestånd. Byggnader äldre än 10 år har ingått i ett energieffektiviseringsprogram sedan 2008, i samband med att det första miljöprogrammet för Stockholms stad beslutades. De energieffektiviseringsåtgärder som redan har genomförts har minskat energibehovet i befintligt bestånd med 22%. Effekten av det nu föreslagna etappmålet i kombination med högre ställda energikrav i nyproduktion är att bolagets totala energianvändning skulle minska med totalt ytterligare 13 %.

Sammantaget leder den föreslagna målnivån till en uppenbar risk för olönsamma åtgärder som inte går att förena med de krav på affärsmässighet som bolaget har att iaktta enligt 2 § lag (2010:879) om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag. Åtgärderna skulle dessutom föra med sig avsevärda klimatpåverkande utsläpp då material och installationer skulle bytas ut och kasseras i förtid samt därutöver en total omprioritering av resurser med nedprioritering av andra för bolaget väsentliga uppgifter och uppdrag.

De omfattande investeringar som kan bli följden om bolaget ålades anta denna del av förslaget vore därutöver och utifrån Aktiebolagslagen svåra för styrelse och verkställande direktör att förena med deras lojalitetsplikt mot bolaget, dvs skyldigheten att alltid agera för bolagets bästa.

#### **Kapitel 5. Åtgärder inom elproduktion och användning.**

*”Ett komplement till att installera solpaneler skulle kunna vara att staden satsar på att köpa el från vindkraft inom det regionala elnätet. Satsning på vindkraft kan ske exempelvis genom så kallad Power Purchase Agreement (PPA). Om till exempel 10 procent av stadens elanvändning skulle komma från nyetablerad vindkraft, istället från nordisk elmix, skulle det minska växthusgasutsläppen med cirka 3400 ton CO<sub>2</sub>e per år.”*

Bolaget anser att det principiellt är intressant med elproduktion från nyetablerade vindkraftverk, då det har potential till att skapa lönsam och miljömässig elproduktion. Bolaget efterlyser därför en stadsgemensam utredning om PPA, så att bolagens förutsättningar att investera i andelsägande av vindkraftsel identifieras.

### ***Stockholms Stadsteater AB***

Kulturhuset Stadsteatern ställer sig bakom planen i dess helhet. Den visar på målmedvetenhet. Kulturhuset Stadsteatern berörs i begränsad omfattning av de direkta inriktningsmålen/ uppföljningsmålen. Det är emellertid av vikt att handlingsplanen och dess tillämpning ger stöd till förvaltningar och bolagen med konkreta etappmål, åtgärdsförslag som är konkreta avseende delinriktningsmål och indikatorer. Det önskas tydlig och konkret vägledning samt stöd avseende frågor om vilka krav som kan/bör uppställas vid inköp och upphandling för att få genomslag avseende transporter, matstrategi, minskat avfall av mat/livsmedel och sortering. Det önskas råd om relevanta indikatorer för uppföljning avseende krav inköp/upphandling på området.

### ***AB Svenska Bostäder***

#### **Generellt**

Svenska Bostäder anser på ett övergripande plan att Klimathandlingsplanen känns genomarbetad och att den stödjer syftet att möta Parisavtalets åtaganden. På en mer detaljerad nivå vill bolaget påvisa att nyttan med vissa angivna åtgärder inte står i proportion till kostnaden att genomföra dem. Bolaget föreslår att det i handlingsplanen tydliggörs att målsättningen är fossilfrihet samt att detta ska genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Som kommunalt allmännyttigt bolag ska verksamheten bedrivas på affärsmässiga grunder och inom tilldelad budget.

#### **Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040**

Klimathandlingsplanen anger att staden ska vara klimatpositiv år 2040 och för de kommunala enheter och bolag som bygger och förvaltar fastigheter så pekas energianvändning för uppvärmning ut specifikt. En viktig förutsättning för att klara stadens klimatmål är att Stockholm Exergis fjärrvärme blir koldioxidneutral under perioden. Under våren 2020 planeras stängning av kolkraftvärmeverket KVV6 vilket är ett stort steg i denna riktning.

I princip alla Svenska Bostäders fastigheter är anslutna till fjärrvärmenätet – när fjärrvärmen blir koldioxidneutral försvinner utsläppen kopplat till uppvärmning av bolagets bestånd till stor del. Energieffektivisering minskar energibehovet och frigör kapacitet som kan användas av andra och är därmed fortfarande till nytta. Det är dock viktigt att vara medveten om att energieffektiviseringen inte medför den klimatnytta och minskning av utsläpp från bolagets verksamhet som eftersträvas i den klimatbudget som ingår i klimathandlingsplanen.

#### **Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen**

Bolaget anser att den föreslagna nivån på 10% energieffektivisering i de delar av beståndet som är äldre än 10 år (dvs 95% av byggnaderna) inte är förenlig med rimliga avkastningskrav, detta medför i sin tur att verksamheten inte kan bedrivas

affärsmässigt så som allbolagslagen anger. Många av byggnaderna som omfattas har redan genomgått omfattande renovering och energieffektivisering. Hänsyn behöver också tas till att i delar av beståndet finns antikvariska värden som kraftigt begränsar möjligheterna till energieffektivisering.

Svenska Bostäder anser istället att en effektiviseringsnivå på 5% är rimlig under perioden och att nuvarande mål om 30% energieffektivisering vid större ombyggnadsprojekt bör kvarstå. Baserat på tidigare erfarenheter bl a från Järva, så har det fungerat som ett bra styrmedel för att nå goda resultat. Enligt en överslagskalkyl som gjorts hos bolagets energi & miljöenhet landar kostnaden för att nå energisparmålet på 10% på omkring 1,4 miljarder kronor. Beloppet ska jämföras med ca 26 miljoner kronor i årlig besparing av energikostnader.

### **Åtgärder inom elproduktion och användning**

Bolaget noterar att klimathandlingsplanen pekar ut att solelproduktion ska öka med 100% under programperioden till skillnad från det något vidare begreppet solenergi som anges i miljöprogrammet. Bolaget anser att det är olyckligt att fokusera specifikt på sol. Även t ex vindkraft är intressant som energikälla eftersom det ger mer energi och effekt per enhet än solceller och producerar energi även när den behövs som mest, dvs. under uppvärmningssäsong. Istället för att fokusera på utbyggnad av solenergi anser bolaget att det är relevant att fokusera på att öka mängden förnyelsebar energi. Bolaget föreslår att staden centralt tar fram ett koncept för investering i förnybar energi.

### **Åtgärder inom transportsektorn**

Bolaget vill betona vikten av att staden tidigt i stadsplaneringen tar hänsyn till att person- och varutransporter ska kunna ske på ett klimateffektivt sätt. Transportrelaterade klimateffekter av framtida större exploateringsprojekt bör studeras även om effekterna tidsmässigt ligger bortom programperioden. I klimathandlingsplanen pekas betydelsen av ökad elektrifiering och en snabb övergång till elbilar ut som viktig för att nå fossilfrihet – bolaget vill peka på att överföringskapaciteten varken hos nätbolag eller hos oss som fastighetsägare klarar övergången utan att betydande resurser behöver satsas. Svenska Bostäder efterlyser samverkan inom staden för att säkerställa en funktionell och kostnadseffektiv utbyggnad av laddinfrastruktur. I fråga om elbilladdning inom fastigheter/garage så finns också säkerhetsaspekter att ta hänsyn till då den dominerande tekniken med sk litiumjonbatterier har visat sig vara mycket brandfarlig genom att vanliga släckningsmetoder inte fungerar. I syfte att minska transportbehovet av schaktmassor vill bolaget betona vikten av att tidigt i stadsplaneringen ta hänsyn till geografiska och topografiska förhållanden och anpassa såväl infrastruktur som bebyggelse så att uppkomsten av överskottsmassor minimeras.

### **Genomförande**

I detta avsnitt anges beting, dvs. hur mycket växthusgaser olika aktörer ska spara under perioden 2020 – 2023. Svenska Bostäder har tilldelats betinget 2600 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. I planen saknas redovisning av hur dessa siffror tagits fram och bolaget har därför svårt att göra sig en bedömning om dessa är realistiska och därmed om rådighet över betinget finns. För bolaget är det viktigt att staden tydligt redovisar hur utsläppsberäkningarna genomförts (och ska genomföras framöver). Svenska Bostäder hållbarhetsrapporterar enligt GRI och det är önskvärt att stadens beräkningsmetod överensstämmer med vedertagna branschstandarder för beräkning och rapportering av klimatpåverkande utsläpp. Det är avgörande för att ge trovärdighet, transparens och möjlighet att jämföra med andra.

#### ***Stockholm Globe Arena Fastigheter AB***

SGA Fastigheter anser att stadens ambitioner och arbete inom miljö- och klimatarbetet är mycket goda. Bolaget vill självfallet bidra till arbetet – men behöver även stöd och enkla verktyg för att kunna göra så på ett rimligt sätt. Klimathandlingsplanen som dokument är en aning svåröverskådlig och svårläst. Fakta blandas med beräkningar, med uppdrag, målformuleringar och konkreta exempel. Vi efterfrågar en tydligare uppställning med tydligare handlingsplaner inom respektive område, vilket skulle ge verksamheten välbehövliga verktyg att arbeta med och dessutom använda som inspiration för medarbetare och samarbetspartners

#### ***Stockholms Stads Parkerings AB***

Handlingsplanen lyfter fram att bolaget skall verka för nya mobilitetslösningar och inrätta nya mobilitetshubbar. Detta ligger helt i linje med bolagets redan pågående strategiarbete och kommer genomföras under perioden. Handlingsplanen lyfter även fram vikten av ökad elektrifiering och nämner målet om 4000 publika laddplatser som Trafikkontoret och Stockholm Parkering ska uppfylla. Vidare så skrivs att bostadsbolagen skall förbereda för och installera laddutrustning vid nybyggnad och ombyggnad. Bolaget anser att detta uppdrag bör ges bredare, då det är flera nämnden och bolag inom staden som äger parkeringsplatser. Förslag till ny formulering är ”Alla bolag och förvaltningar som äger parkeringsplatser skall förbereda för och installera laddutrustning vid ny- och ombyggnad”.

Bolaget anser vidare att en mininivå på andel, borde framgå för att öka tydligheten i kravet. Naturlig ambitionsnivå idag är 20 procent – men andelen behöver successivt öka för att nå målen i programmet.

Under perioden bör en kostnadsutredning genomföras avseende kostnader för ökad elektrifiering i enlighet med Scenario Låg respektive Hög. Detta för att tydliggöra behovet av budgetmedel för dessa investeringar framöver.

#### ***Stockholm Vatten och Avfall AB***

##### **Generellt**

Det är positivt att Stockholms stad nu fokuserar mer på klimatet och tagit fram en klimathandlingsplan. Planen är tydlig vad gäller inriktning och behov och planens regionala, nationella och internationella ramverk beskrivs på ett bra sätt. Det är bra att en klimatbudget finns framtagen för staden och varje förvaltning och bolag bör även själva ha en egen klimatbudget som ska följas. Det finns risk för att utsläpp från specifika verksamhetsområden annars kan missas. Ett exempel på sådana utsläpp är Stockholm Vatten och Avfall:s metangasutsläpp, som bland annat kommer från avloppsvattnet. Vi önskar få förtydliganden rörande våra metangasutsläpp och hur de bör prioriteras. Metan är en mycket effektivare växthusgas än koldioxid men stannar kortare tid i atmosfären, vilket ger frågor om hur metangasutsläppen ska prioriteras. Det är något otydligt vad som avses med ”beting”; om det är den tillåtna mängden koldioxid som får släppas ut årligen, den årliga minskningen av koldioxidutsläpp eller den totala minskningen ackumulerat under perioden 2020-2023. Det behöver förtydligas på vissa ställen (tabeller på sid 47, 48, 55 och särskilt 69) att den siffra som anges avser minskning i koldioxidutsläpp. Det är även svårt att följa hur betingen har räknats fram och vilka utsläppsposter som ligger till grund för dem, vilket gör det svårt att bedöma deras rimlighet eller hur vi ska förhålla oss till dem. Till exempel framgår inte explicit att avloppsreningsverkens utsläpp av metan inte ingår. Våra insatser för att minska metanutsläppen och andra växthusgaser skulle alltså inte kvalificera sig i arbetet för att leva upp till betinget (se vidare nedan). Det är svårt att hitta nyttan med biogas beskriven på ett samlat sätt i detta dokument. Biogas tas visserligen upp som ett av flera fordonsbränslen i avsnittet om Vägtransporter, men där behandlas inte arbete för en ökad av biogasproduktion, nyttan av att det är ett lokalproducerat bränsle från matavfall och avloppsslam samt möjligheten att använda bränslet till andra ändamål. Problematiken om läckage av metangas och lustgas från avloppsverksamheten bör också behandlas i planen. På många ställen i planen (t ex sid 6, 3:e punkten, sid 29-30, 33, 54) formuleras i den löpande texten åtgärder som ”kan” vidtas. Detta skapar en osäkerhet om planens status och urholkar innehållet. Då planens syfte är att ange vilka åtgärder som planeras, så bör formuleringen ändras till ”ska” alternativt ”ska utredas” eller ”ska övervägas”. På flera ställen i planen visas statistik som borde kunna uppdateras med nyare och säkrare siffror. Det gäller diagram på sidorna 12, 45 och 57.

### ***Sammanfattningen sid 6***

Sista meningen i fjärde stycket på sid 6 verkar inte vara komplett. ”I planen anges vilka ansvariga nämnder och bolag...”

### ***1. Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040***

#### ***Systemgränser sid 11***

Klimatet är en global fråga och utsläpp från olika länder påverkar även globalt. Därför bör framtagandet av systemgränser ta hänsyn till storleken på utsläppen, för att säkerställa att vi hanterar de största utsläppen, oavsett om de uppkommer i Stockholmsområdet, i övriga Sverige eller i annat land. Stockholm Vatten och Avfall har även anläggningar som inte ligger inom Stockholm stads geografiska gräns, vilket gör att systemgränsen bör istället vara baserad på verksamheten, inte på geografi. Detta gäller även för transporter.

I klimathandlingsplanen är det beskrivet att 60% av klimatpåverkan från konsumtion uppstår i andra länder och 40% av dessa kommer från offentlig sektor, så staden bör även mäta och arbeta för att reducera utsläppen utomlands genom kravställning i upphandling.

Systemgränsen för Stockholm Stad som organisation borde konkretiseras för att tydliggöra vad som kommer att räknas in till 2030. Det behöver alltså förtydligas om vi ska räkna in produktion och transport av material och andra varor som verksamheterna i staden upphandlar och som tillverkas utanför kommungränsen (det gäller de allra flesta varor).

Verksamheterna i staden bör uppmuntras till att använda sig av GHG-protokollet (Greenhouse Gas Protocol) för att få fram viktiga områden inom det som benämns som ”Scope 3”. Det handlar om att påverka genom rätt hantering av inköp, transporter och avfallshantering. För detta behöver vi se över inköpsrutiner, resrutiner och hantering av avfall och restprodukter. Det behöver motiveras varför inte läckage från stadsgasnätet ska räknas med. De stora utsläppen från nätet motsvaras svårligen av dess begränsade nytta. Stadsgas innehåller dessutom naturgas och det är en stor fossil källa som borde åtgärdas.

Vi behöver även få klarhet i om läckage av växthusgaser (metan och lustgas) från avloppsverksamheten ska räknas in. Det är en mycket stor källa till påverkan från vår verksamhet.

Vi efterlyser en motivering till varför gränsen 915 meter för flyget vid Bromma och varför inte freoner i köldmedia och lustgas i sjukvården ska räknas. Det skulle även vara intressant att här redovisa vilka mängder det rör sig om. Med anledning av ovanstående bör systemgränserna ses över igen. Är systemgränserna endast till för beräkning av klimatbudgeten eller även gräns för var Stockholm stad ska minska sina utsläpp?

## **2. Vad Stockholm behöver göra till 2040**

-

### **3. Åtgärder inom transportsektorn**

*Transporter av schaktmassor och byggmaterial kan effektiviseras sid 23*

I första stycket står det att sjötransport skulle kunna användas för utbyggnaden av den nya avloppstunneln mellan Åkeshov och Henriksdal (Stockholms Framtida Avloppsrening SFA). Denna fråga har utretts noga och förslaget har avfärdats på grund av flera orsaker. Särskilt den orsaken att det bedömts vara tekniskt ogenomförbart att anlägga hamnar i anslutning till arbetstunnlarna. I vårt nya miljötillstånd är det därför beslutat att inte använda sjötransporter inom SFA. Därför är det inte bra att hänvisa till just detta projekt i klimathandlingsplanen när det inte kommer att ske. Däremot kan texten kvarstå att det är något som behöver utredas i varje stort byggprojekt.

I första stycket ges även exempel på andra användningsområden för strandnära lägen. Här bör även den aktuella frågan om vattenskyddsområden tas upp, eftersom det är

mycket viktigt att områdena skyddas. Stockholm Vatten och Avfall ser en stor vinst med återvinning av schaktmassor lokalt. Genom detta spar vi transporter samt även ledtider och kostnader för inköpt nytt grus. En uppskattning är att det behövs en markyta om ca 3000 – 4000 m<sup>2</sup> för en rationell masshantering. Här finns behov av mer samarbete inom staden, kanske genom utveckling av det forum som Miljöförvaltningen har hand om. Platser för mellanlagring av massor bör även samordnas med snödeponier för att undvika att dessa transporteras bort (utanför länet) eller dumpas i vattendrag vilken riskerar att påverka vattenkvalitet.

#### *Transportarbete – vägen mot 2040 sid 23*

Ytterligare handlingar som behöver komma till stånd för att minska transporter är:

- krav på att eftersträva schaktfria metoder
- bättre samordning av insatser vid infrastrukturinsatser

Åtgärder som att bygga ut nya cykelbanor bör utformas för att möta flera syften. Möjligheter till förbättrat omhändertagande och fördröjning av dagvatten respektive biologisk mångfald bör beaktas vid projekteringen av de nya cykelbanorna. Detta framgår i miljöprogrammet men kan förstärkas i klimathandlingsplanen.

#### *Transportarbete – åtgärder 2020-2023 sid 24*

Här vill vi trycka på att inte båthamnar för masstransporter placeras så att de påverkar vår möjlighet att producera dricksvatten.

#### *Bränslen och fordon – bakgrund sid 24*

Vid genomgången av klimatnytta med olika bränslen bör även frågan om utsläpp vid framställning av batterier för eldrift tas upp. Här bör även det faktum behandlas att många av dagens biogasfordon även har bensintank och att fordonen alltid startar på bensin innan de går över till gasdrift. Precis som för etanolfordonen innebär alltså dagens användning av biogasfordon en viss förbrukning av bensin.

#### *Bränslen och fordon – åtgärder sid 30*

Det bör framgå vad som menas med ”Ökad andel förnybara bränslen”. Vad är själva åtgärden?

#### *Arbetsmaskiner – åtgärder 2020-2023 sid 33*

Staden behöver en fortsatt enhetlig riktlinje som den vi har idag tillsammans med Göteborg, Malmö och Trafikverket för att ställa krav vid upphandling av arbetsmaskiner. Strategin behöver ligga fast över en lång tidshorisont. Ledtiderna för att byta ut fordon och maskiner är långa då investeringstider behöver beaktas i ett större sammanhang. De gemensamma miljökraven för entreprenader är ett bra stöd vid upphandling och det är bra att de skärps för ökad fossilfrihet. Under programperioden kommer Stockholm Vatten och Avfall vara en stor upphandlare av arbetsmaskiner, så bolaget bör finnas med i tabellen s. 34.

Vi skulle även vilja lägga till en åtgärd om uppföljning av ställda krav inom stadens verksamheter för att kontrollera att kraven följs. Om ingen uppföljning sker, dokumentationsmässigt och praktiskt ute på arbetsområdet, så är risken stor att kraven inte följs. Det vore bra att komplettera med att varje verksamhet har ett ansvar för att uppföljning sker och att resurser måste avsättas för detta. Inom jordbruket på Bornsjöområdet vid vår reservvattentäkt används HVO-diesel mycket framgångsrikt i maskiner och även i tjänstebilar. Vi anser därför att åtgärden om reduktionsplikt bör kompletteras med möjligheten till mervärde för helt förnyelsebara bränslen vid upphandling.

#### *Arbetsmaskiner – slutsatser sid 34*

Här nämns att ett register över arbetsmaskiner skulle kunna upprättas som ett viktigt instrument för uppföljningen. Det här skulle kunna läggas in som en åtgärd i tabellen och utvecklas med mer information om vad som skulle ingå i registret och hur det ska användas.

#### **4. Åtgärder inom energianvändning för värma och kyla inom bebyggelsen**

##### *Fjärrvärme-åtgärder perioden 2020-2023 sid 42*

Sista stycket: Det handlar mer om att plast med giftiga ämnen eller med odefinierbart innehåll bör fasas ut och inte gå till materialåtervinning (oavsett om själva platsorten kan återvinnas eller inte). Anledningen till att utsorterad plast inte återvinns är bland annat att vissa plastsorter inte kan sorteras ut maskinellt, produkter som består av olika plastsorter, att det inte finns någon efterfrågan på återvinningsmarknaden eller att teknik för återvinning av vissa plastsorter inte finns i dagsläget etc. att alla förpackningar inte är konstruerade så att de går att återvinna. Första meningen på sid 43 behöver skrivas om något. Strävan är givetvis att fossil plast bör fasas ut men det är inte kopplat till själva återvinningsbarheten.

Tredje stycket på sid 43. Det är tveksamt gammal plast deponeras i något sammanhang i dagsläget.

#### **5. Åtgärder inom elproduktion och användning**

##### *Fjärrvärme sid 40*

Bromma reningsverk levererar spillvärme i storleksordningen 260 GWh per år till Norrenergi. Detta sker huvudsakligen utanför systemgränsen, men bör ändå beaktas så att det inom staden och Stockholm exergi finns beredskap för att ta hand om motsvarande värmeinhåll efter att Brommas avloppsvatten avletts till Henriksdal.

#### **6. Åtgärder inom gasproduktion och användning**

Inom detta kapitel kan även biogasproduktion och biogasanvändning behandlas i en vidare bemärkelse än det som tas upp i avsnittet om transporter. Det handlar om ökad biogasproduktion via matavfallsinsamling och avloppsreningsverk samt även problematiken om läckage av metangas och lustgas från avloppsverksamheten, frågor som alla ingår i Stockholm Vatten och Avfalls ägardirektiv.



Metanutsläppen på Henriksdals reningsverk och Bromma reningsverk uppskattades år 2018 till 21 000 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dessa borde tas med i beräkningarna av växthusgasutsläpp. Stockholm Vatten och Avfall arbetar med åtgärder för att minska utsläppen. Sedan 2009 finns en anläggning för behandling av metanrik frånluft vid Bromma reningsverk. En motsvarande anläggning har nu installerats vid Henriksdals reningsverk för frånluft från ett par slambufferttankar. Från år 2022 ska metanavgången från dessa tankar istället nyttiggöras i fordonsgasproduktionen på verket och andra utsläpp ska renas i behandlingsanläggningen. Perioden 2020-2021 kan vi sänka metanutsläppen med 4 700 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år jämfört med 2015, och 2022-2023, när gasen samlas in i gassystemet och nyttiggörs, är minskningen istället 5 800 ton per år. Totalt under perioden kan vi alltså minska utsläppen med motsvarande 21 000 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter jämfört med utsläppen 2015, innan vi började vidta åtgärderna. Vi arbetar även med att undersöka, i syfte att minska, utsläppen av lustgas från reningsprocessen och slambehandlingen. Men effekten är än så länge svår att kvantifiera.

#### *Gasproduktion och användning - vägen mot 2040 sid 48*

Vad gäller stadsgasnätet bör det utredas om nyttan med hela systemet verkligen uppväger dess klimatpåverkan. Gasspisar kunde ersättas med elspisar som har en mycket lägre klimatpåverkan. 650 – 900 ton metan per år skulle kunna göra nytta genom att i stället driva ett par tusen biogasbilar – eller i naturgasens fall, bli kvar i marken. Även om det skulle vara 100 procent biogas i stadsgasnätet, innebär troligen det stora läckaget en större klimatpåverkan än om alla spisar hade gått på fossila bränslen (gasol). Vi anser att läckaget från stadsgasnätet ska ingå i stadens beräkningar av växthusgasutsläpp.

#### **7. Klimatpositiv stad senast 2040**

##### *Bakgrund Sid 49*

Andra meningen bör kompletteras gällande plaster med ”...plaster som inte går att återvinna eller som återfinns i blandat avfall som går till förbränning...”

##### *Åtgärder – biokol sid 50*

Första stycket: Här bör inte matavfall nämnas eftersom vi inte planerar att använda matavfall in i denna typ av process. Det finns både nationella mål och mål inom staden att så mycket matavfall som möjligt ska gå till biologisk behandling till biogasproduktion och näringsåterförsl till jordbruket.

Andra stycket: Anläggningen kommer nu under våren att flyttas temporärt till Bromma, därefter är det osäkert exakt när och vart den flyttas vidare. Det är även tydligare att konsekvent kalla den pilotanläggning. Förslag: ”Idag finns en pilotanläggning för att testa tekniken i Stockholm Vatten och Avfalls regi I pilotanläggningen används flisat... ..”

#### **8. Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter**

SVOA ställer sig bakom behovet att ersätta fossil olja och har målet att vara fossilfria redan 2025. Vi har stora utmaningar att uppnå målet. Utmaningarna består bland annat i att hitta fossilfria lösningar för framtida spetsvärme i Henriksdals reningsverk, växla till fossilfria bränslen för vår reservkraft samt att hitta alternativ till våra biogasfordon med bensintank.

#### *Vägen mot en fossilfri organisation 2030 sid 52*

Vi ser positivt på att öka biogasanandelen i gasmixen. En ny strategi behövs för stadens biogasanvändning, som bör samordnas centralt, för att nå bästa klimatnytta. Det är viktigt att biogasen som produceras i närområdet kan användas lokalt. Klimat-handlingsplanen förutsätter en ökad biogasanandel i stadsgasnätet (som läcker bort 20 000 – 30 000 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) och öppnar för att ersätta LNG till fartyg med flytande biogas. Samtidigt har vi svårigheter att hitta fossilfria lösningar för spetsvärme till den framtida avloppsreningen i Henriksdal, eftersom all biogas från avloppsreningen enligt avtal ska gå till fordonsdrift.

#### *Hela stadens organisation behöver bidra*

Den nya tekniken för avloppsrening kommer att innebära en ökad energianvändning men är nödvändig för att uppnå en mindre miljöbelastning på Östersjön från en växande stad och uppnå skärpta reningskrav. Stockholm Vatten och Avfall kommer samtidigt att genomföra energieffektiviseringar där det är möjligt.

### **9. Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser**

#### *Nyproduktion av byggnader och anläggningar sid 59*

Vi ser mycket positivt på att LCA-krav ska tas fram till upphandling av nyproduktion av byggnader och anläggningar.

#### *Flygets klimatpåverkan sid 62*

Det är bra att en modell tas fram för kompensation för klimatpåverkan för flygresor.

#### *Cirkulär ekonomi, s 63:*

En generell synpunkt kring att innehållet i sin nuvarande utformning saknar en del höjd och nästan uteslutande handlar om avfallshantering ur ett Stockholm Vatten och Avfall-perspektiv samt sådan vi redan gör. Därmed missas en del av vad den Cirkulära Ekonomin egentligen handlar om och som framhålls i de flesta sammanhang när man diskuterar detta, framförallt med avseende på;

- upphandling
- innovation
- nya samarbeten/arenor
- stadsbyggnadsprocessen (arbeta gemensamt för att hitta ytor och funktioner som stöttar tänket kring Cirkulär Ekonomi)

Nedan redovisas förslag på texter som i någon form bör arbetas in i Klimat-handlingsplanen för att vidga perspektivet och lyfta arbetet.

Under programperioden utreds inrättandet av en funktion i staden som stöd för införande av cirkulär ekonomi. Funktionerna Energicentrum och Kemikaliecentrum vid Miljö- och hälsoskyddsnämnden utgör förebild. Funktionen ska bl.a. bidra till nya affärsmöjligheter för delningsekonomi och återbruk, stöd och utveckling av stadens upphandlingsinstrument, samarbete med näringsliv och akademi, stadsplanering så att olika typer av samhällsaktiviteter stimulerar avfallsförebyggande samt bistå stadens förvaltningar och bolag i deras avfallsförebyggande arbete.

Stadens arbete framåt behöver stödja hållbara konsumtionsmönster som förebygger överkonsumtion och avfall. Nya affärsmöjligheter behövs för återbruk och produkter, funktioner och tjänster som säljs, lånas eller hyrs ut. Samarbetet mellan staden, näringslivet och akademien behöver stärkas och det fordras arenor där olika aktörer kan mötas och innovativa idéer växa fram. Stadsledningskontoret ansvarar för att utveckla och samordna stadens strategiska arbete med näringslivs- och fastighetsfrågor för ett mer cirkulärt Stockholm.

Avfallsförebyggande initiativ behöver ges utrymme i staden, på samma sätt som vi idag gör med konsumtionen. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att stadsplanering och allokering av olika typer av samhällsaktiviteter sker på ett sätt som stimulerar avfallsförebyggande och uppmuntrar till att minska avfallet.

Under programperioden ska stadens bolag och förvaltningar gå före och visa vägen för hur avfall kan förebyggas och hur Stockholm kan ställa om till en mer resurseffektiv och hållbar stad, bland annat genom att använda upphandling som instrumentet. För att uppnå cirkulär ekonomi behöver staden även arbeta med att säkerställa att de produkter och varor som vi köper in är designade för att kunna omhändertas till fullt i slutet av produktens livslängd, enligt cirkulär ekonomi. Stockholm stad bör ta fram krav i upphandling och uppföljning för att kunna säkerställa detta krav. Stadsledningskontoret ansvarar för att vidareutveckla miljöhänsynskraven i stadens program för upphandling och inköp med stöd från miljö- och hälsoskyddsnämnden och servicenämnden. Alla stadens upphandlande förvaltningar och bolag ansvarar för att, genom den egna upphandlingen, styra marknaden mot avfallssnåla och cirkulära produkter, tjänster och affärsmodeller. Samtliga bolag och förvaltningar behöver initiera och underhålla avfallsförebyggande åtgärder och källsortering av avfall. Servicenämnden tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall och miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för att ta fram ett koncept för detta som ska testas och utvärderas i olika typer av stadens verksamheter under programperioden.

## **Kommunstyrelsens pensionärsråd**

**Kommunstyrelsens pensionärsråd** beslutade vid sitt sammanträde den 21 januari 2020 att besvara remissen med följande yttrande.

KPR instämmer med äldreförvaltningens förslag till svar på remissen och avstår att lämna ett eget yttrande.

## **Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030**

**Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030** beslutade vid sitt sammanträde den 26 november 2019 att besvara remissen med följande yttrande.

Rådet vill först framhålla att rådet ser förslagen till program och handlingsplan som ambitiösa och framåtsyftande. En del avsnitt är svårbedömda när det kommer till om verktygen räcker för att nå målen då staden fortfarande arbetar fram en ny plan för trafikfrågorna. Det är viktigt att den planen på ett starkt sätt kan visa att man gör det som krävs för att nå de mål staden satt upp. Rådets remissvar kommer i övrigt utgå från de fyra frågeställningar som diskuterades i rådet.

### **1. Har miljöprogrammets sju inriktningsmål förmått fånga relevanta mål i Agenda 2030?**

Rådet konstaterar att Agenda 2030 täcker upp en större helhet, än vad de sju inriktningsmålen gör. Exempel på områden som finns i Agenda 2030 och ryms i det som ska behandlas i de remitterade dokumenten men som skulle kunna vara mer utvecklade i dokumenten är ekosystemtjänster och klimatanpassning (som finns med i miljöprogrammet, men saknas i klimathandlingsplanen). Rådet vill särskilt framhålla vikten av att involvera andra delar av staden än den kommunala organisationen i arbetet med att nå de i de remitterade dokumenten uppsatta målen.

Medborgares delaktighet är en nyckelfråga i genomförandet av Agenda 2030. Här kan stadens arbete med miljöprogrammet (och klimathandlingsplanen) inspireras. Detta är inte tillräckligt framlyft i förslagen som gått på remiss. Stadsdelarnas roll är svagt betonad i utkastet. Stadsdelar där det finns stort engagemang för miljöfrågorna borde ges möjlighet att gå före i arbetet med att nå målen i program och handlingsplan. Likaså är näringslivets roll i arbetet för att nå målen viktigt. Det handlar dels om de stora företagen verksamma i staden, där ett samarbete mellan staden och de industriföretag som är verksamma i staden kan vara avgörande för att nå mål 9 i Agenda 2030 om hållbar industri, innovationer och infrastruktur. I rådet exemplifierades med att staden kan samarbeta för att i byggen staden är delaktig i i framtiden kunna upphandla stål tillverkat utan den traditionella processen med kolförbränning, eller så kallad grön betong. Även samarbete med små företag engagerade i frågorna kan ge stor effekt.

### **2. Vilka konsekvenser för social hållbarhet kan de båda styrdokumentet tänkas ha?**

Det skulle kunna bli tydligare att olika grupper av medborgare drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem. Till exempel drabbas ofta äldre och barn hårdare. Likaså kan kopplingen mellan en aktiv jämställdhetspolitik och politik för att möta klimat-

och miljöproblemen lyftas fram. Detta är perspektiv där det även kan utvecklas mätindikatorer.

I detta perspektiv finns också en tydligt positiv möjlighet för staden. Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.

Civilsamhället och idéburen sektor är avgörande för att kunna binda samman social och miljömässig hållbarhet, men deras bidrag saknas i både klimathandlingsplanen och miljöprogrammet. Det bör finnas svar på hur staden tänker kring idéburen sektor, sociala företag och hur de kan bidra till minskad klimatpåverkan. Bland dessa aktörer görs idag mycket för att främja hållbar konsumtion och produktion, och här finns även arbete med långsiktig effekt och stora samhällsekonomiska vinster såsom minskad ojämlikhet (mål 10 i Agenda 2030).

### **3. Vilken roll kan och bör staden ta för trafikens klimatomställning i Sverige?**

Rådet väljer att besvara frågan bredare, utifrån hur staden kan och bör arbeta på områden där staden inte har full rådighet för att de mål staden vill sätta upp ska uppnås.

Rådet vill uppmana staden att sätta upp aspiratoriska mål. Tydliga mål som staden tänker arbeta för att nå, men som kräver insatser på olika nivåer. Det kan vara insatser direkt av medborgare eller företag, regel- eller skatteförändringar på nationell nivå eller insatser inom EU. Genom att sätta tydliga och uppföljningsbara aspiratoriska målsättningar kan man också som stor stad och ekonomi driva på förändringar i andra led. Ett exempel på ett sådant mål som nämndes i rådets diskussion, med inspiration från diskussionerna i regeringens klimatpolitiska råd, var att sätta ett slutdatum för när man vill att fossila bränslen inte längre ska säljas, i detta fall i Stockholm.

Med, eller utan, aspiratoriska mål är det viktigt att staden ser vilka verktyg staden faktiskt själv förfogar över och måste använda för att nå eller komma närmre uppsatta målsättningar. För trafikens klimatomställning måste staden vara beredd att använda de verktyg som krävs för att nå målen. I sammanhanget vill rådet påminna om det remissvar som lämnats av rådet på stadens program för inköp.

Det är tydligt i både förslaget på miljöprogram och klimathandlingsplan att stadens upphandling måste vara strategisk och genomtänkt för att den ska bidra till att nå stadens uppsatta mål

(och i förlängningen målen inom agenda 2030). Rådet uppfattar inte att det förslag till program för inköp som rådet lämnade remissvar på var synkroniserat med de ambitioner som finns i förslaget på miljöprogram och klimathandlingsplan. I sammanhanget är det viktigt, som rådet tidigare framhållit och som framgår av flera skrivningar i de remitterade dokumenten, att staden ser sin påverkan i globalt perspektiv. Det kan handla om upphandlingar, eller att omställning från fossila bränslen till el och biobränsle ska ske på sådant sätt att staden säkerställer att man inte bidrar till dåliga arbetsvillkor eller miljöförstöring i andra delar av produktionskedjan.

### **4. Vad är viktiga aspekter att fånga i uppföljningen?**

I detta sammanhang berördes också den motion om årlig uppföljning som hade remitterats till rådet. Det är nödvändigt med en sammanhållen kedja mellan beting, ansvar och uppföljning. Det är tydligt att för att nå de uppsatta målen så krävs både förändringar i de beslut staden har rådighet över, och de beslut enskilda medborgare fattar. Rådet noterar positivt att staden tar sig an också de svåra frågorna med konsumtionens miljö- och klimatpåverkan. Programmet skulle kunna vara tydligare med vilka förändrade beteenden hos stockholmarna som arbetet bör leda till, och hur dessa skiljer sig åt mellan stockholmarna med olika livsvillkor. Det bör finnas svar på hur staden ska arbeta för att skapa tillit och förtroende för nödvändiga beslut och förändringar. Rådet vill framhålla folkbildning som metod för att öka medvetenhet och engagemang, något som saknas i förslagen.

I uppföljningen bör det också vara tydligt vad olika åtgärder beräknats kosta, och det behövs en helhetssyn på de ekonomiska konsekvenserna och hur insatser för miljö och klimat långsiktigt också skapar en bättre ekonomi för staden.

I organisationen för uppföljning bör staden säkerställa att det går att göra uppföljning av t ex utsläppsminskningar med vetenskapligt robusta metoder.

Avslutningsvis vill rådet framhålla att miljöprogram och klimathandlingsplanen också måste få effekter för övriga verksamheter och politikområden inom Stockholms stad. Det är viktigt att lyfta fram målkonflikter, och var olika mål kan stå emot varandra, och fatta transparenta och tydliga beslut utifrån vilket som bäst gör att staden når sina mål och blir ledande i genomförandet av Agenda 2030.

*Särskilt uttalande* gjordes av Johan Kuylenstierna (OPOL), *bilaga 1*.

## **Stadsrevisionen - Revisorskollegiet**

**Stadsrevisionen** beslutade vid sitt sammanträde den 3 december 2019 att godkänna förvaltningens utlåtande som svar på remissen.

**Revisionskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

För att värna oberoende i granskningsuppdraget yttrar stadsrevisionen sig normalt inte i frågor som gäller kommunstyrelsens verksamhetsutveckling. Dock kan vi lämna synpunkter i de fall det finns en tydlig koppling till resultaten från tidigare genomförd granskning. Våra synpunkter i det här ärendet baseras på ren granskning som genomfördes 2017 – Miljöprogrammet – Hållbar energianvändning (rapport 2017:9). Vår granskning visade bland annat att kommunstyrelsens genomförde en årlig uppföljning av stadens miljöprogram. Dock redovisades inte resultatet från uppföljningen till kommunfullmäktige. Enligt vår mening borde information en kunna ge kommunfullmäktige en värdefull information om miljöarbetet och måluppfyllelse på längre sikt.

Vi har noterat att detta ärende behandlar förslag till Klimathandlingsplan 2020-2023 och att förslaget till Stockholms stads miljöprogram 2020-2023 hanteras i särskild ordning parallellt med beredningen av detta ärende. Dock anser vi att våra synpunkter från den nämnda granskningen kan ha bäring även på förslag till Klimathandlingsplan. Enligt aktuellt förslag ska kommunstyrelsen i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden göra en årlig uppföljning av Klimathandlingsplan 2020-2023. Stadsrevisionen anser att det är angeläget att resultatet från denna uppföljning även redovisas till kommunfullmäktige. Det är även önskvärt att uppföljningen kan ske tillsammans med uppföljningen av stadens miljöprogram. Detta för att kommunfullmäktige ska få en samlad information om måluppfyllelse av stadens miljö- och klimatarbete.

## **BIL Sweden**

**BIL Swedens yttrande** daterat den 16 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Medlemsföretagen svarar tillsammans för runt 99 procent av nybilsförsäljningen i Sverige.

### **Allmänna kommentarer**

BIL Sweden stödjer givetvis det övergripande målet i Klimathandlingsplanen och anser att planen är välskriven och innehåller många bra synpunkter. Samtidigt finns det några saker som BIL Sweden gärna vill föra till protokollet. Till att börja med vill BIL Sweden påpeka vikten av att i en handlingsplan skilja på det som staden kan göra och påverka jämte vad staden inte har rådighet över. Att underlätta för exempelvis delningstjänster är bra men att konkurrera med delningsföretag är sämre. Det är inte helt tydligt hur Stockholms stad resonerar där.

### *Konkurrenskraft*

Inledningsvis vill BIL Sweden påpeka att bilismen självklart ska kompensera för sina utsläpp, trängsel och bullerstörningar med mera. Idag är dock biltransporter prissatt långt högre än vad som är rimligt. Vägtrafiken ger intäkter till staten på cirka 65 miljarder kronor årligen, statens utgifter för vägnätet är däremot bara cirka 25 miljarder kronor. Fordonsindustrin arbetar aktivt och målmedvetet för att bilismen och transporter ska bli mer hållbara. Resande och transporter står för en stor del av utsläppen, samtidigt är effektiva och flexibla transporter också nödvändiga för att ett samhälle ska kunna existera och växa.

Remissunderlaget visar på ett ökande resande samtidigt som utsläppen också har sjunkit. Detta innebär alltså att vi reser mer men släpper ut mindre, och så kommer det att fortsätta.

I Stockholms stad är ambitionerna höga vilket är bra. Stockholm är en av de europeiska huvudstäder som växer mest och detta innebär att vår huvudstad är ett mer attraktivt val för fler människor och företag. Detta ska vi värna! För att Stockholm ska fortsätta växa måste staden dock kunna erbjuda inte bara boende och företag utan grundläggande förutsättningar för resor och transporter. Desto större stad desto högre krav ställs på mobilitet.

#### *Laddinfrastruktur*

Klimathandlingsplanen har flera bra förslag och mål för att ta stadens mobilitet in i det nästa decenniet. Ny teknik erbjuder resor och transporter som är mer hållbara men tekniksiftet innebär att någon måste göra de första investeringarna. Gällande laddstolpar, elnätskapacitet, digital infrastruktur och väg-el är det viktigt att staten går i bräschen och investerar i en grund som gör att näringslivet kan följa efter och våga göra långsiktiga investeringar.

Redan idag har Stockholm ett väldigt högt resande i kollektivtrafiken och Sverige har den högsta andelen biodrivmedelsdrivna bussar i Europa. Idag drivs inga av Stockholms bussar på fossila drivmedel. Majoriteten av bussarna drivs på biodrivmedel eller gas men branschen räknar med att det till 2025 skett en ökning på 40% av antalet elbussar. Remissen hade gärna fått lägga lite mer fokus på detta, något som verkligen är en fjäder i hatten för både Stockholm och Sverige, jämte med andra huvudstäder i Europa.

#### *Behovet av Östlig förbindelse*

Underlaget tar upp trafikstockningar och köbildningar i innerstaden. Under den senaste mandatperioden har uppseendeväckande många körfält och parkeringar försvunnit från innerstaden samtidigt som många andra försämringar har gjorts för framkomligheten. Trafiken flyter sämre och detta kan inte avhjälpas genom högre trängselskatter eftersom framkomlighetsproblemet inte har angripits från rätt håll. Ett behov av transporter försvinner inte för att man stryker möjligheter, däremot försvinner transporter från innerstan om trafiken ges möjligheter att välja en annan väg. Exempelvis genom att man bygger Östlig förbindelse.

Utan Östlig förbindelse blir försök att begränsa trafik kontraproduktivt. Transportbehovet kvarstår och de som kommer att tvingas skära ner på sitt resande blir småföretagare och enskilda individer, grupper som har stora behov av att kunna transportera sig flexibelt. Få ser ett nöje i att köra igenom staden, trafiken på vägarna innebär arbete och ger tillgång till varor i staden samt skänker flexibilitet i människors liv. Att höja trängselavgifterna så som nu har skett utan att erbjuda alternativa rutter kommer att flytta trafik till vägar som inte är avsedd för ett lika högt trafikflöde och försämra för mobiliteten och för godstransporterna. Samt öka utsläppen eftersom stillastående trafik och tomgångskörning är värst. För att avlasta innerstaden, åtgärda trängselproblematik samt få bort den trafik som släpper ut mest, start- och stopp, måste Östlig förbindelse byggas.

#### *Grön parkeringsnorm*



Gällande den gröna parkeringsnormen måste man även här ha med sig att en växande stad behöver fler parkeringsplatser, även om stockholmarna i framtiden skulle äga färre bilar. Stockholms befolkning väntas öka med 35 000 invånare per år, något vi ska vara glada för. Rusta istället för denna positiva utveckling! Bygg fler parkeringsplatser men överväg att gömma dem under jord. Bilar är bra men inte ens BIL Sweden kan kalla en bilparkering vacker.

#### *Etanol och konvertering*

Det är bra att vi arbetar med alla typer av drivmedel och styrmedel som hjälper till att sänka utsläppen även för den befintliga fordonsflottan. Men för att det ska fungera och ge verklig klimatnytta gäller det att vi får rätt styrmedel på plats för både köp och nyttjande vilket till stor del saknas idag. Skulle man öppna upp för efterkonvertering av bensinbilar till etanol kommer garantin mot kund ändras från när man köpte bilen. När kunden köper bilen från tillverkaren gäller en garanti baserat på viss typ av typgodkännande, dvs ett bevis på att en fordons- eller komponenttyp uppfyller de aktuella tekniska lagkraven. Gör man en efterkonvertering måste de som utför konverteringen se till att tillhandahålla likvärdiga garantier eller försäkringar och även se till att materialsatsen är typgodkänd eller motsvarande enligt gällande lagstiftning för efterkonvertering. Efter en modifiering gäller inte längre tillverkarens garantier eller åtaganden enligt produktsäkerhetslagen relaterat till ombyggnationen. Viktigt att även påpeka att efterkonvertering kan medföra att förnyelsen av fordonsflottan och elektrifieringen bromsas upp. Vilket i sin tur riskerar att försena våra gemensamma klimatmål. Nya bilar är renare och säkrare än äldre bilar. Till exempel kommer över 200 nya laddbara bilmodeller att sättas på marknaden inom de närmaste två åren. Ska vi klara klimatmålen måste vi fortsätta arbeta med energieffektivisering, öka andelen biodrivmedel samt arbeta med nya tekniker som elektrifiering. Det effektivaste sättet att påverka klimatpåverkan från fordonsparken är att sätta nya fordon med så låg miljöpåverkan som möjligt på marknaden redan från början.

## **Energiföretagen Sverige**

**Energiföretagen Sveriges** yttrande daterat den 27 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Energiföretagen ställer sig bakom Stockholm Exergis remissvar.

## **Fastighetsägarna Stockholm**

**Fastighetsägarna Stockholms** yttrande daterat den 31 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetsägarna delar stadens övertygelse om att nära samverkan mellan samhällets aktörer och branschgemensamma är avgörande för att Stockholms stad ska kunna bli fossilfri och klimatpositiv år 2040. Fastighetsbranschen har en betydande klimatpåverkan och viljan att agera är stor. Men för att driva klimatarbetet framåt behövs ett systematiskt arbete med väl fungerande rutiner för kunskapsbyggande, styrning och uppföljning. Här ser Fastighetsägarna att det krävs flera konkreta insatser som ökar takten i klimat- och miljöarbetet.

### **Energieffektivisering i byggnader**

Fastighetsägarna håller med om att takten måste öka i energieffektiviseringsarbetet. Här behövs mer än det staden erbjuder fastighetsägare inom ramen för Energi- och klimatrådgivningen. Fastighetsägarna är av den uppfattningen att det krävs goda och konkreta exempel på lönsamma investeringar inom området. Här finns möjligheter till samarbeten med staden som skapar förutsättningar för fastighetsägare att genomföra åtgärder.

Fastighetsägarna kommer inom ramen för Klimatplattformen sätta extra stort fokus på energieffektivisering i byggnader genom att erbjuda seminarier, utbildningar och workshops med målsättningen att gå från ord till handling.

### **Ökad elektrifiering av fordonsflottan**

Fastighetsägarna är övertygade om att en utbyggd laddinfrastruktur främst ska ske inom det befintliga fastighetsbeståndets parkeringsplatser och garage då laddning i huvudsak sker när bilen ändå står parkerad, oftast i anslutning till bostaden nattetid. Det är viktigt att staden delar denna uppfattning och fortsätter det arbete som påbörjats inom ramen för informationskampanjen ”Fixa laddplats”. Fastighetsägarna har under en längre tid pratat om utvecklingen av antalet laddbara fordon och hur detta påverkar fastighetsägare, främst ur ett positivt perspektiv där affärsmöjligheten varit central. Genom seminarier, workshops och pilotprojekt har frågan belysts med ambitionen att få flera fastighetsägare att investera i laddutrustning. Här finns fortfarande mycket kvar att göra för att öka takten och Fastighetsägarna ser sig som en självklar aktör i denna utveckling.

### **Gröna hyresavtal**

Fastighetsägarna har gjort det enklare att minska miljöpåverkan från lokaler genom den avtalsmall som kommit att kallas ”Gröna hyresavtal”. Detta är en unik plattform där hyresvärd och hyresgäst möts för att tillsammans minska klimat- och miljöpåverkan från fastighetens lokaler. Trots många fördelar med Gröna hyresavtal, är antalet avtal som tecknas inte tillräckligt många för att få fart i klimatarbetet. Här skulle staden kunna ha en högre ambition och sätta målet att samtliga hyresavtal som tecknas ska vara Gröna hyresavtal.

## Göteborgs stad

Göteborgs stads yttrande daterat den 11 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Det remitterade förslaget till klimathandlingsplan för Stockholm 2020 - 2023 är enligt förvaltningens bedömning i flera aspekter en plan som har goda förutsättningar att hjälpa Stockholms stad att uppnå sina klimatmål. Den är väl strukturerad och visar tydligt hur åtgärder under programperioden är tänkta att leda mot målen. Miljöförvaltningen har några kommentarer om hur planen skulle kunna utvecklas.

### Handlingsplanens utformning

Planen är generellt bra utformad med tydlig sammanfattning, disposition och tydliga beskrivningar i texten. Det är positivt med ett tydligt avsnitt om systemgränser. Dock saknas här beskrivning av systemgränserna för etappmålet med konsumtionsperspektiv – *Minskad klimatpåverkan från konsumtionen*. Detta mål har ett konsumtionsperspektiv för Stockholms stads offentliga konsumtion, det vill säga miljöeffekter både innanför och utanför stadsgränserna som orsakas av organisationens konsumtion.

Ett förslag är att i kapitel 7, 8 och 9 förtydliga beskrivningen av de mål de är kopplade till. Det kan ske till exempel genom att citera målrubrik eller inledande beskrivning av målet från miljöprogrammet. För kapitel 8 lyder nu rubriken *Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter*. Det är en hänvisning till målet som i miljöprogrammet har rubriken *En fossilfri organisation 2030*. Det vore tydligare om samma rubrik användes i handlingsplanen och i miljöprogrammet. För kapitel 7 och 9 anges ingen koppling till mål respektive etappmål i rubriken. Det vore tydligare om detta var enhetligt.

### Ett mål om netto-noll eller två separata mål för minskning av utsläpp respektive upptag och lagring av koldioxid

Forskning tyder på att både utsläppsminskningar och negativa utsläpp (koldioxidinfångning med lagring) kommer att behövas för att nå 1,5-gradersmålet. Därför är det positivt att planen tar upp även möjligheter till upptag och lagring av koldioxid i form av biokol samt BECCS (upptag och lagring av koldioxid från bioenergi). Förvaltningen föreslår dock att Stockholm i sitt vidare arbete överväger om det ska vara *ett* mål om netto-nollutsläpp eller två separata mål, ett för utsläppsminskning och ett för negativa utsläpp. En sådan uppdelning skulle i så fall också behöva återspeglas i det nya miljöprogrammet. Forskare har framfört argument<sup>2</sup> för en sådan uppdelning, bland annat för att en sådan uppdelning minskar risken för att möjligheten till negativa utsläpp stjal fokus från satsningar på utsläppsminskningar.

### Samverkan och kommunikation med externa aktörer

Förvaltningen föreslår att handlingsplanen inkluderar åtgärder för hur arbetet för samverkan och kommunikation med externa aktörer ska utvecklas, utöver de åtgärder som beskrivs i handlingsplanen och delar ut ansvar för att så sker. I den föreslagna

Klimathandlingsplanen beskrivs några åtgärder för samverkan med näringslivet, *Klimatpakten*, och med invånarna, *Klimatsmarta stockholmare*. I miljöprogrammet beskrivs utveckling av samverkan samt kommunikation med externa aktörer som centralt för programmets genomförande. Det är en bedömning som förvaltningen delar. Ett utvecklat resonemang om detta förs i förvaltningens yttrande över miljöprogrammet, se kursiverat nedan:

*Förvaltningen föreslår att det konkretiseras i miljöprogrammet hur samverkan respektive kommunikation med andra aktörer ska säkras. Under rubriken Utvecklade arbetssätt beskrivs samverkan respektive kommunikation med andra aktörer – statliga och kommunala aktörer i regionen, näringsliv, akademi, civilsamhälle och Stockholms invånare – som centralt för programmets genomförande. Förvaltningen delar bedömningen att samverkan och kommunikation är centralt. Vidare står det att ”acceptans och förståelse behöver skapas för de förändringar och prioriteringar som måste göras liksom insikt om vad stadens verksamheter och dess målgrupper behöver göra själva för att minska sin klimat- och miljöpåverkan.” Förvaltningen delar även denna bedömning. Forskning indikerar att berörda aktörer behöver samarbeta för att lösa komplexa samhällsproblem, som till exempel de miljöproblem som adresseras av miljöprogrammet, och att de inte kan förväntas lösas genom frivilliga insatser av enskilda aktörer var för sig. Forskning visar även på behovet av stöd bland allmänheten för styrmedel och åtgärder för att de ska införas och efter införandet få god effekt. Forskning visar också att enbart kommunikation inte är ett kraftfullt verktyg för att åstadkomma attityd- och beteendeförändringar.*

*Enligt förvaltningens bedömning framgår inte i programmets utformning konkret hur stadens externa samverkan och kommunikation ska genomföras, endast att Stockholms stad kan ta en samordnade roll i samverkan med regionens aktörer samt att staden ska kommunicera om insatser som görs. I den föreslagna Klimathandlingsplanen beskrivs några åtgärder för samverkan med näringslivet, *Klimatpakten*, och med invånarna, *Klimatsmarta stockholmare*. Med tanke på att samverkan och kommunikation slås fast som centralt föreslår förvaltningen att programmet inkluderar processer för hur detta arbete ska utvecklas ytterligare och delar ut ansvar för att så sker.*

## **Karolinska Institutets Institut för Miljömedicin**

**Karolinska Institutets Institut för miljömedicins** yttrande daterat den 16 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattningsvis anser Institutet för Miljömedicin ( IMM) att klimathandlingsplanen är ambitiös, grundlig och omfattande. Förutsatt att staden förmår genomföra de föreslagna åtgärderna är det sannolikt att planen kommer att bidra till att uppnå målet om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040. Planen diskuterar dock mycket få åtgärder ur hälsosynpunkt, vilket huvudsakligen placerar den utanför IMM:s expertområde. IMM vill dock betona vikten av att även beakta

effekter på folkhälsan i detta arbete, vilket till exempel görs för stadens gemensamma matstrategi (sid 60).

En generell kommentar är att det är svårt att värdera vissa av argumenten i skrivelsen, eftersom det oftast saknas källangivelse till bakgrundsmaterial. Till exempel skriver det på sidan 24 att ”Biogas, etanol och biodiesel har något mindre avgasutsläpp och är mindre cancerogena än avgaserna från bensin och dieselfordon.” Här skulle det varit värdefullt med en källhänvisning. IMM vill också betona vikten av att de åtgärder som genomförs grundas på god vetenskaplig evidens, dvs att evidensen inte enbart baseras på enstaka rapport, utan har stöd från ett flertal vetenskapliga studier.”

## Länsstyrelsen Stockholm

**Länsstyrelsen Stockholms** yttrande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Det är positivt att Stockholms stad har tagit fram en klimathandlingsplan och att Länsstyrelsen beretts möjlighet att ge synpunkter.

Vi har några synpunkter som ytterligare skulle kunna förstärka programmet:

- Att klimathandlingsplanen kopplas tydligare till stadens miljöprogram för att hitta synergieffekter och bedöma eventuella negativa konsekvenser för andra miljömål. Till exempel kan ge ökad elproduktion för elbilar upphov till olika miljöproblem.
- Att under reduktionspotentialen till 2023 även lyfta in att arbeta för att minska behovet av transporter och energi för att skapa ett mer transport- och energieffektivt samhälle. Att utgångspunkten för hela handlingsplanen är resurseffektivitet istället för nya investeringar och att man utifrån det perspektivet även fokuserar på bostadsförsörjning istället för bostadsbyggande.
- Att bygga infrastruktur för en ökad elektrifiering av fordonsflottan blir avgörande för att kunna nå målet om 70 procents reduktion av utsläppen inom transportsektorn fram till 2030. Merparten av denna infrastrukturutbyggnad bör ske inom Klimathandlingsplanens tidsspann, 2020–2023.
- Det är positivt att även konsumtionens påverkan på klimatet är med i handlingsplanen, trots att den inte ingår i stadens systemgränser. Vi tycker dock att ännu större fokus borde läggas på åtgärder för att minska den för att nå målet om maximalt 1,5 ton utsläpp per invånare, eftersom den utgör en betydande del av utsläppen av växthusgaser.
- Det är positivt att staden lyfter att handlingsplanen kräver samarbete med andra aktörer; till exempel kan genomförandet av programmet kopplas till Miljö- och samhällsbyggnadsdialogen där staden är en av aktörerna. För att kunna skapa synergier är den regionala samverkan central.

- Elfordon är mer energieffektiva än fossildrivna fordon. I planen står det att elfordon inte ger några lokala avgasutsläpp eller utsläpp av koldioxid. Vi vill belysa att elfordon genererar lokala icke-avgasrelaterade utsläpp av partiklar, därför är det viktigt att fortsätta att effektivisera åtgärder som minskar partikelutsläpp, även i framtiden. Preciseringsarna i miljömålet Frisk luft (för PM10) är viktiga riktvärden att uppnå till 2030.
- Under *klimatpåverkan från livsmedel* kan man notera att Göteborgs stad har utvecklat metoder för att förebygga avfall, bland annat för att minska matsvinn från den offentliga livsmedelshanteringen. Under samma rubrik, *klimatpåverkan från livsmedel* kan med fördel den regionala Livsmedelsstrategin läggas till.

## Naturskyddsföreningen Stockholm

Naturskyddsföreningen Stockholms yttrande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

### Sammanfattande synpunkter

Vi anser att Klimathandlingsplanen visar en lovvärd ambition med omfattande åtgärder men vi är oroliga att omfattningen av utsläppsminskningar för staden inte kommer till stånd i utsatt tid till 2030. Därför anser vi

- att det är nödvändigt att planen för 2020-2023 antas i nuvarande skick så att åtgärder enligt planen påbörjas snarast
- att i kommunens budget för 2021 ska infogas resurser för åtgärder med krav att i kommunens årsredovisning för 2021 ska framgå hur långt man hunnit med samtliga åtgärdsplaner som planen beskriver för åren 2020 till 2023,
- att den åtgärdsplan för trafiken 2030 som Klimathandlingsplanen refererar till genast tas fram och att etappmål för åtgärder fram till 2023 preciseras,
- att en reviderad plan för perioden fram till 2030 med bl.a. förslag enligt Naturskyddsföreningens yttranden antas och att nödvändiga medel avsätts i budget för år 2022 och därefter.
- Att i årsredovisningar ska beskrivas omfattning av vad staden gör som medför ökade eller fortsatta utsläpp av växthusgaser.
- Vid revidering av planen bör åtgärder omfatta även alla utsläpp från invånarnas konsumtion och resor utanför kommungränsen. Detta gäller både för staden själv och hur staden agerar för att region, stat, näringsliv och allmänhet ska verka för att uppnå målen
- att utökade budgetmedel anslås för kommunikation till allmänheten så att den uppmärksammar både att staden gör mycket positivt och vad som inte uppnås samt vilka hinder som finns. Informationen ska vara så lätt tillgänglig att den uppmärksammas även av den del av allmänheten som inte själv aktivt söker klimatinformation på nätet.
- att staden informerar regeringen om att mer omfattande statliga styrmedel behöver införas. Med nuvarande styrmedel bedömer vi att det finns risk att

målen om nollutsläpp till 2040 inte kommer att kunna nås genom de verktyg staden förfogar över.

### **Planens mål**

Vi instämmer i målet om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040 och en fossilfri

organisation till år 2030.

Dessutom anser vi att de utsläpp av växthusgaser som ligger utanför planens angivna systemgränser ska infogas vid revidering av planen och att samtliga växthusgaser ska inkluderas.

### **Genomförande, uppföljning och uppdatering av klimatplanen**

Planen för perioden fram till år 2030 bör löpande uppdateras. I budget samt årsrapporter ska ingå alla konkreta åtgärder i planen. Åtgärder som beskrivs som att ”staden gentemot staten eller regionen ska verka för någonting” bör konkretiseras och så långt möjligt ingå som poster i budgeten och årsredovisningar.

Vidare bör staden ägna sig åt självkritik och stanna upp och granska pågående arbete inom staden. I vilken omfattning följer man ”gamla hjulspår” som innebär ökade utsläpp av växthusgaser? Det bör analyseras och omfattningen beskrivas i kommande årsredovisningar och i budget ges uppdrag till respektive nämnd och styrelse om lämpliga åtgärder.

### **Åtgärder generellt**

Enligt Klimatpolitiska rådets rapport 2019 behövs genomgripande samhällsförändringar och en hög utvecklingstakt i hela samhället för att senast till 2045 ställa om samhället till noll nettoutsläpp (nationellt mål). Många av de åtgärder som finns i klimathandlingsplanen är av karaktären ”business as usual” – en fortsättning och förstärkning av åtgärder som redan pågår. Vi tror att staden måste tänka om och tänka nytt i de frågor där staden har rådighet att påverka; framför allt när det gäller byggande och trafik. Beräkningar av minskningar i utsläpp måste förtydligas och konkretiseras för att åtgärder ska bli effektiva och så att uppföljning kopplad till åtgärder kan ske.

Det är också viktigt att beräkningarna är så realistiska som möjligt för att kunna bedöma om

handlingsplanen har en möjlighet att uppnå målen. Om så inte är fallet måste kraven skärpas.

Några exempel på vaga eller tveksamma besparingar är utsläppsminskningar vid krav på

energieffektivisering i byggnader vid nyexploatering och förtätad bebyggelse kollektivtrafikhänsyn. Detta lär knappast leda till reella minskningar, snarare en reducerad ökning.

Klimathandlingsplanen får inte vara en glädjekalkyl som får oss att tro att målen kommer att nås, om det inte är så.

### **Åtgärder inom olika sektorer**

#### ***Byggande och fysisk planering***

Enligt Naturskyddsföreningens rapport *Fossilfritt, förnybart, flexibelt* (2019), måste framtidens bostäder bli både mer yt- och energieffektiva och vårt fastighetsbestånd måste nyttjas på ett bättre sätt än i dag, för att klimatmålen ska nås. En strävan efter mer cirkulär ekonomi i byggsektorn är nödvändig, vilket innebär en styrning mot mer ombyggnad istället för rivning och nybyggnad. Planer bör innehålla utrymme för att minska behovet av transporter vid byggandet, såsom upplagsytor för massor.

Ett aktuellt exempel på stora rivningar som skulle ge stora utsläpp finns i kontorsstadsdelen Alvik östra som enligt aktuellt planförslag ska jämnas med marken. Nuvarande kontorsbebyggelse är av hög teknisk kvalitet och kan, utan de utsläpp som rivningar, transporter och nytt byggnadsmaterial innebär, i stället byggas om för nya bostäder.

Staden bör utnyttja sin rådighet att styra genom kommunens planmonopol och därutöver ställa mer detaljerade krav i samband med att man tecknar exploateringsavtal när stadens egen mark tas i anspråk.

### ***Transporter på väg***

Klimathandlingsplanen måste föreslå skarpare åtgärder inom trafiksektorn. Beräkningarna fram till 2023 bygger på att staden lyckas ”verka för” ett antal åtgärder exempelvis höjd reduktionsplikt, högre andel förnybara drivmedel (trots att tillgången till inhemska biodrivmedel är begränsad) samt att elektrifiering av personbilar sker enligt Scenario Hög, ett alternativ som beskrivs som optimistiskt. Dessutom hänvisas till Åtgärdsplan för trafiken 2030, som ännu ej är framtagen. Det är inte särskilt troligt att alla dessa pusselbitar faller på plats och därmed krävs i nästa plan åtgärder för att minska trafiken. Detta är också vad som framgår av rapporter från Trafikverket, Klimatpolitiska rådet 2019 och Naturskyddsföreningen. Enligt dessa kommer det att krävas ett betydligt mer transportsnålt samhälle. Den egna bilen behöver få en minskad roll som transportmedel och potentialen för detta är störst i storstäderna. Nuvarande Klimathandlingsplan utgår däremot från en ökning av trafiken, bl.a. utifrån historiska data. Kommande trafikprognoser måste utgå från det som krävs för att miljömålen ska nås, inte tidigare misstag.

Det finns ett antal åtgärder för att minska trafiken som staden själv har rådighet över eller kan

påverka: ETT stombussnät i innerstaden med mycket högre kapacitet än idag behövs. Staden har redan tagit initiativ till att göra buss 4 till Expressbuss, och det bör fullföljas för alla stombusslinjer under de närmaste åren. Detta kan göras genom att ändra utformningen av gatusektioner och trafikregleringar, med färre parkeringar och konsekvent genomförda bussfiler för att skapa verkliga expressbusslinjer. Därigenom ges också möjlighet till bredare cykelbanor och gångbanor, vilket sammantaget kan bidra till ett kraftigt minskat trafikarbete. Idag sker 70% av persontrafiken på fritiden.

Här finns en potential att minska trafiken utan att arbetspendling påverkas. Exempel på hur detta kan minskas är att friluftsgårdar och besöksmål i stadens regi kan erbjuda transporter för besökare om det saknas kollektivtrafik. (typ Ikeabussar) Inga ytterligare externa köpcentra bör byggas. Den antagna detaljplanen för detaljhandel/matbutik vid Gubbängsmotet invid Nynäsvägen - som lär få karaktären av externt köpcentrum - riskerar att dels uppmuntra handel med bil och dels öka risken för att handlare i Sköndals centrum tappar många kunder.



### ***Flygtrafik***

Staden måste lägga ner Bromma flygfält, helst innan avtalet med Swedavia löper ut 2038. Detta skapar konkurrensfördelar för tågtrafiken och gör det svårare att välja flyg för inrikes transporter. Det frigör också centralt belägen kollektivtraffiknära mark för bebyggelse.

### ***Sjöfart***

Staden bör i sin ägarroll för hamnar i Kapellskär och Nynäshamn införa åtgärder på motsvarande sätt som för hamnarna inom Stockholm. Dessutom bör staden agera för att transittrafik från Finland och Baltikum överförs till sjöfart istället för att belasta det svenska vägnätet. Dessutom bör staden verka för att statliga styrmedel förbättras, för att gods ska gå sjö- istället för landvägen.

### ***El, gas, värme och kyla,***

Vi har inte resurser att yttra oss över åtgärder för el gas, värme och kyla, men vill understryka att potential för biobränslen är begränsad. Den använda bioenergin bör dessutom vara långsiktigt hållbar och kraven för biobränsle måste till fullo beakta bioenergens direkta och indirekta klimatkonsekvenser.

Det Stockholm framförallt behöver är mer och säker tillgång till el. Staden bör överväga att investera i egen vindkraft. i Mellansverige (svenska kraftnäts elområde SE3), eventuellt i samarbete med andra expansiva kommuner i Mälardalen.

### ***Konsumtionsbaserade utsläpp***

För nyproduktion av byggnader och anläggningar, se Byggnade och fysisk planering ovan.

Staden har begränsad rådighet över invånarnas konsumtionsmönster. De åtgärder som föreslås såsom stöd till återbruk, nätverksarbete med näringslivet för mer hållbar produktion, krav på hållbarhet inom upphandling, information mm är viktiga. Staden bör också väga in att konsumtionen inte bara måste vara mer hållbar vad gäller material, energi mm utan också måste minskas i volym. Detta kan innebära åtgärder som att inte tillåta etablering av nya handelsområden.

### ***Ansvar för uppföljning***

Vi noterar att i ansvarsfördelning för många av åtgärderna i klimatplanen innebär helt eller delat ansvar för miljö-och hälsoskyddsnämnden. Medel måste avsättas för planens genomförande så att det inte går ut över myndighetsutövningen.

### ***Kommunikation***

Staden bedriver redan kommunikationsinsatser mot bl.a. allmänheten, näringsliv och nätverk för städer. För att förmedla hopp och bidra till handling vill vi understryka att tillräckliga budgetmedel måste avsättas för ökad omfattning. Det bör framgå att staden redan gör mycket, men att mer och stora insatser behövs från såväl staden, näringslivet som invånarna själva. Informationen ska vara så lättillgänglig att den når även den del av allmänheten som inte själv redan är intresserade och aktivt söker klimatinformation.

### ***Subventioner***

Inget om subventioner nämns i Klimathandlingsplanen. Detta trots att fossila subventioner är ett stort problem generellt i världen och även i Sverige. Skattepengar går alltså till åtgärder som motverkar klimatmålen. Naturskyddsföreningen har skrivit en rapport om att avskaffa

klimateffektiva subventioner

[https://www.naturskyddsforeningen.se/sites/default/files/dokumentmedia/](https://www.naturskyddsforeningen.se/sites/default/files/dokumentmedia/avskaffa_klimateffektiva_subventioner.pdf)

avskaffa\_klimateffektiva\_subventioner.pdf.

För Stockholms stads del så finns anledning att belysa det faktum att det finns uppgifter som säger att Stockholms stad varje år subventionerar flygtrafiken vid Bromma flygplats med minst 50 miljoner kronor. Vi har inte helt kunnat verifiera dessa uppgifter, men det mesta talar för att de stämmer då Swedavia egentligen skulle betala mycket högre hyra för den attraktiva marken. Fram till kontraktet med Swedavia 2038 skulle Stockholms stad från i år ha betalat ut närmare en miljard i klimateffektiva subventioner. Adderar man den tid Bromma flygplats redan varit i drift handlar det sannolikt om flera miljarder i klimateffektiva subventioner. Detta borde lyftas i Klimathandlingsplanen, att det inte gjorts är en klar brist anser Stockholms Naturskyddsförening.

### **Sedan målen uppnått**

Nettonollutsläpp ska bibehållas med ett säkert uppföljningssystem.

### **Naturvårdsverket**

Naturvårdsverkets yttrande daterat den 16 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Sammanfattning**

Naturvårdsverket tillstyrker i stora delar förslaget till klimathandlingsplan. Den har en hög ambitionsnivå och ett genomarbetat upplägg för genomförande och uppföljning. Detta både för utsläppen inom stadens geografiska gräns och för stadens egna verksamheter.

Att planen även omfattar mål för stadens organisation om att bli fossilfri 2030 och arbetet med konsumtionsbaserade utsläpp medför att staden kan bli en förebild för andra aktörer.

Bland styrkorna i handlingsplanen finns fokus på energieffektivisering, stärkt regional samverkan och utfasning av fossil energi från fjärrvärmens. Vi ser även förslaget om en klimatbudget fram till 2040 som en viktig styrstrategi, vilket medför att tidiga åtgärder belönas i arbetet med målsättningen att nå netto-nollutsläpp till år 2040.

För att underlätta uppfyllelse av de nationella klimatmålen ser verket att handlingsplanen behöver stärkas upp avseende ambitionsnivån i transport- och bebyggelseplaneringen, effektivisering av elvärme och att växthusgasutsläpp från stadsgasens läckage bör inkluderas i målet för staden.

#### **Naturvårdsverkets synpunkter**

*Övergripande*

För att vi ska klara utmaningen krävs att såväl kommuner, regioner näringslivet och nationer agerar kraftfullt. Stockholms Klimathandlingsplan har en hög ambitionsnivå med ambitionen att bli klimatpositiv till år 2040. Naturvårdsverket vill uppmärksamma staden om de medel vi har att förmedla inom ”Klimatklivet”<sup>1</sup>.

När det gäller transporter är ambitionsnivån i klimathandlingsplanen för låg och detta har också betydelse för möjligheten att nå de nationella utsläppsmålen.

Dokumentet har karaktären av strategisk inriktning snarare än handlingsplan.

Handlingsplanen behöver konkretiseras med preciserade åtgärder vars effekter kvantifieras. Nu anges beting men utan att det är transparent vad som ska göras eller vad betingens omfattning baseras på. En generell synpunkt är därför att tydligare hänvisningar bör göras till använd beräkningsmetodik vid beräkning av olika åtgärders minskade utsläpp under programperioden 2020–2023. Den föreslagna klimathandlingsplanen kan med en ökad konkretisering av åtgärder och ökad ambitionsnivå för transporter enligt nedan öka förutsättningarna att nå de nationella utsläppsmålen.

Bärande framgångsfaktor är att förslaget till beslut i kommunfullmäktige omfattar att klimathandlingsplanen ska beaktas vid kommunstyrelsens förslag till budget, att samtliga stadens nämnder och bolagsstyrelser ska inarbeta klimathandlingsplanen i sin verksamhetsplanering och att årlig uppföljning ska ske.

#### *Stadens klimatbudget till 2040*

Naturvårdsverket är positivt till att Stockholm antar en klimatbudget mellan 2020 och 2040, eftersom den målformuleringen sätter fokus på de kumulativa utsläppen och troligen kan stimulera till att åtgärder vidtas så snabbt som möjligt. Att åtgärder vidtas tidigt som medför utsläppsminskningar är viktigt då det är de kumulativa utsläppen som påverkar växthuseffekten.

#### *Systemgränser*

Naturvårdsverket menar att det är handlingsplanen bör framgå vilka motiv och överväganden som ligger bakom valet av systemgränser. Det är otydligt om det är brist på data eller rådighet som fällt avgörandet. Exempelvis menar Naturvårdsverket att läckage från stadsgasnätet bör ingå i målet.

Den avgränsning som gjorts för att beräkna utsläppen medför att en stor andel av exempelvis stockholmarnas resor som sker utanför kommungränsen inte beaktas, samtidigt som andra kommuninvånarens trafik i Stockholm tas med. Den snäva och enklare geografiska avgränsningen påverkar även utsläppen från andra utsläppskällor exempelvis från konsumentprodukter, livsmedel och byggnation. Verkets bedömning är att en konsumtionsbaserad uppföljningsmetodik med hög precision är svårare att genomföra och att staden har en mer begränsad möjlighet att påverka de konsumtionsbaserade utsläppen. Det är bra att det i förslaget tydligt anges vilka utsläpp som beaktats och vilka som ligger utanför samt att förslaget även omfattar åtgärder för att begränsa utsläpp utanför stadens geografiska gräns.

#### *Regional samverkan*

Naturvårdsverket instämmer i förslagen till stärkt regional samverkan, vilken inte nog kan understrykas när det gäller att åstadkomma effektiva lösningar i bebyggelse, transporteffektivitet och energidistribution.

#### *Åtgärder inom transportsektorn*

Vägtrafiken står för större delen av utsläpp inom transportsektorn. Flertalet myndighetsrapporter och utredningar konstaterar att trafikarbetet med bilar, lastbilar och flygplan behöver minska. Detta behöver framförallt ske i de större städerna, och inte minst i storstadsregionerna, där förutsättningarna är bäst för att minska trafikefterfrågan på bil och lastbil.

Närmare 10 procent av det nationella trafikarbetet sker med personbilar registrerade på ägare i Stockholms stad<sup>2</sup>. Därför är en minskning av trafikarbetet med bil och lastbil i Stockholms stad av central betydelse för att de svenska klimatmålen ska kunna nås.

För att åstadkomma detta och samtidigt utveckla alternativ för god tillgänglighet i samhället inom ramen för vad klimatmålen tål behöver planen hantera detta.

Stockholms stad är den kommun i landet som förmodligen har de allra bästa förutsättningarna att åstadkomma tillgänglighet på ett betydligt mer energieffektivt sätt än med personbil och att också minska trafikarbete med lastbil. Detta genom täthet och närhet i funktionsblandad bebyggelsestruktur som är lokaliserad i lägen väl försörjda med kapacitetsstark kollektivtrafik. I städer är t ex runt 80 procent av bilresorna kortare än 3–4 kilometer. Således har hälften av alla bilar på en genomsnittlig parkering färdats en kortare sträcka än motsvarande en cykelresa på 10–15 minuter. Potentialen är därför god och mot denna bakgrund bör Stockholms stads

klimathandlingsplan vara ett dokument där konkreta åtgärder föreslås för att minska trafikarbetet. Verket anser att ambitionsnivån i klimathandlingsplanen behöver höjas på detta område. Planen anger ett beting i form av minskade klimatpåverkande utsläpp med 7000 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter från ”minskat transportarbete”. Verket vill poängtera att det är *trafikarbetet* som har direkt betydelse för klimatpåverkande utsläpp och inte *transportarbetet*. Vidare är det otydligt hur detta beting har beräknats vilket även medför en otydlighet i varför betinget inom området har bedömts vara betydligt lägre än åtgärder inom bränslen och fordon som får ett beting på 162 000 ton.

Det framgår att handlingsplanen har som inriktning att inte bara bibehålla dagens bilberoende utan också utöka det (sid 24). Verket menar att det utifrån den stora efterfrågan på mark för bostadsbyggande som finns i en växande region som Stockholm bör belysas att bilberoende tillgänglighet inte bara är energimässigt ineffektiv utan också ytmässigt. Verket anser vidare att planen behöver belysa de konsekvenser detta får inte bara på möjligheten att nå klimatmålen utan möjligheten att nå andra miljö kvalitetsmål och samhällsmål

Att enbart öka utbud och kapacitet för alternativ till bil räcker dessvärre inte till för att minska biltrafikarbetet i någon större utsträckning. Verket vill här lyfta fram det systematiska arbete som bedrivs i andra stora städer som London och Paris för att minska bilens konkurrenskraft och därmed trafikarbetet med bil. Detta sker genom att ge bilen ett minskat utrymme i gatunätet. Åtgärden har stor potential att redan i närtid bidra till minskad klimatpåverkan från trafiken genom att transportarbetet genomförs effektivare. Internationellt visar studier att sådan omvandling av bilkörfält minskar antalet bilresor med i genomsnitt ca 10 %, dvs. där bilresorna inte omfördelats till andra delar av vägnätet<sup>5</sup>, och positiva effekter både för tillgänglighet och inom handel och företagande i London<sup>6</sup> och andra städer<sup>7</sup>. Och allt fler hushåll kan då klara sitt vardagsspel utan bil – bilinnehavet i Paris har sjunkit från 60 procent av hushållen 2001 till 35 procent idag<sup>8</sup>.

I klimathandlingsplanen anges att staden saknar rådighet över de kraftfullaste åtgärderna för att minska biltrafikarbete (sid 24). Verket delar inte denna bedömning

utan menar att Stockholms stad har en betydande egen rådighet när det gäller att åstadkomma en minskning av trafikarbete med bil och lastbil i linje med sin egen klimatbudget.

De åtgärder som Stockholms stad har rådighet över för att *trafikarbetet* med bil och lastbil *inte ska öka* och som verket anser bör lyftas in i klimathandlingsplanen är följande:

- Samtliga tillkommande lokaliseringar ska ske i lägen väl försörjda med kapacitetsstark kollektivtrafik med närhet mellan bostäder, service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter.
- Stopp för markanvändning som motverkar klimatmålen: Inga antaganden av detaljplaner eller godkännanden av bygglov som riskerar att öka trafikarbete med bil och lastbil.
- Avveckla bilparkeringsnormen för nybyggda bostäder. Parkeringsstal sätts till noll för bilar i ny bebyggelse. Parkeringsnormen ersätts med norm för hållbar tillgänglighet med cykel, kollektivtrafik, bildelning m.fl. mobilitetstjänster.
- Tillämpa gröna parkeringsköp<sup>9</sup> som standardförfarande vid exploateringar.

För att *minska trafikarbetet* med bil och lastbil har staden rådighet över följande åtgärder som bör lyftas in i klimathandlingsplanen:

- Omfördelning av kapaciteten i befintligt kommunalt väg- och gatunät så att resor och transporter flyttas från bil och lastbil till mer energieffektiva transportsätt. Åtgärden innebär att konvertera befintliga bilkörfält på vägar, infarter och gator till ytor för mer energieffektiva transportsätt dvs gång-, cykel-, kollektivtrafik.
- Omfördelning av ytor för parkering av stillastående bilar till andra ändamål för att frigöra utrymme för bebyggelse, gång- och cykeltrafik, aktivitetsytor, grönområden osv.
- En viktig del (som redan till viss del diskuteras i Stockholms stad när det gäller t ex Örbyleden och Drottningholmsvägen/Bergslagsvägen) handlar om omvandling av trafikleder till stadsgator för att frigöra utrymme för bebyggelse, gång- och cykeltrafik, aktivitetsytor, grönområden osv.
- Parkeringsprissättning på stadens mark.

Som följd av att ovanstående åtgärder lyfts in i klimathandlingsplanen behöver omfattningen av åtgärderna kvantifieras och betinget för att minska trafikarbete uppräknas.

Det är riktigt som det konstateras i klimathandlingsplanen att styrmedel på både lokal, regional och nationell nivå behöver samverka för att fasa ut de fossila drivmedlen. För att verka i den riktningen vill verket lyfta fram följande områden:

- - Staden kan driva på för att den regionala och nationella planeringen av transportsystemet i Stockholmsregionen ska bedrivas på ett sätt som leder till minskat trafikarbete med bil och lastbil samt flyg, så att klimatmålen kan nås.
- - I Stockholmsregionen kan Stockholms stad vara pådrivande för att också övriga kommuner ska upphöra med lokaliseringar av verksamheter och bebyggelse i externa lägen som riskerar öka trafikarbete med bil och lastbil.
- - En åtgärd där Stockholms stad kan vara pådrivande regionalt och nationellt är att fortsatt utvidga trängselskatten både när det gäller tider och

avgiftsnivåer, i syfte att styra mot lägre trafiknivåer i Stockholms stad med omnejd. Naturvårdsverket ser att trängselskatt även behöver upptas under helger för att minska det betydande antal fritidsresor t ex för inköpsresor som sker utanför vardagar. Naturvårdsverket ser även fördelar, vad gäller minskade växthusgasutsläpp och hälsoeffekter av en bättre luftkvalitet, med en differentierad trängselskatt för elbilar och då i första hand för el-lastbilar<sup>10</sup>.

- - Nationellt är en parkeringsskatt för stillastående bilar, analog med trängselskatt för rullande bilar, ett viktigt styrmedel som Stockholms stad kan vara pådrivande för införande av.
- Åtgärder inom energianvändning inom bebyggelsen

Naturvårdsverket ser positivt på den utfasning som planeras av fossila bränslen inom fjärrvärmeanläggningar och den tidigareläggning av utfasningen av fossilt kol som nyligen aviserats av Stockholm Exergi. Naturvårdsverket menar att ett större fokus på effektivare elanvändning för uppvärmning av byggnader, t ex genom energirådgivning och tillsyn av energieffektivitet i samband med renovering och större ombyggnad, skulle vara strategiskt viktigt. Detta skulle dels minska risken för effektbrist och också indirekt ”ge utrymme” för en elektrifiering i transportsektorn vilken minskar de direkta utsläppen av växthusgaser.

#### *Åtgärder inom gasproduktion och användning*

Det anges inledningsvis att växthusgasutsläppen av läckage från ledningsnätet för stadsgas inte ingår i målet för stadens växthusgasutsläpp. Då läckaget (ca 20 %) medför stora växthusgasutsläpp av metan (ca 30 000 ton CO<sub>2</sub>e) i förhållande till förbränningens utsläpp (4 000 ton CO<sub>2</sub>e) bör det framöver övervägas att ta med dem i beräkningarna av växthusgasutsläpp i staden. Stadsgasens växthusgasutsläpp per använd energienhet är klart större, trots en hög biogasandel, än om fossil eldningsolja använts<sup>11</sup>. En påtagligt läckande stadsgas, även om gasen blir förnybar, får svårt att passa in i en klimatpositiv stad.

#### *CCS och BECCS*

Naturvårdsverket ser positivt på arbetet med att bli klimatpositiv till år 2040 genom CCS/BECCS och biokol. Vår bedömning är att Stockholms metodiska arbete och höga ambitionsnivå inom detta område kommer underlätta samarbeten med olika statliga finansierare kring introduktion av nya tekniker för kolinlagring.

#### *Etappmål för stadens egna verksamheter*

Det är föredömligt att stadens egen organisation i sin verksamhet ska vara fossilfri år 2030 och att nämnder och bolagsstyrelser föreslås ansvara för olika delområden.

#### *Konsumtionsbaserade utsläpp*

Det är positivt att det i förslaget lyfts förslag på konkreta åtgärder och ansvariga för dem inom staden som syftar till att minska de konsumtionsbaserade utsläppen, eftersom de är strategiskt viktiga i en stad som i stor utsträckning påverkar hela Sveriges möjligheter att nå sina klimatmål genom såväl konsumtion av byggmaterial, flygresor och livsmedel. Klimatpåverkan från import av fordon och drivmedel ingår likaså i konsumtionsbaserade utsläpp. Arbetet med de konsumtionsbaserade utsläppen kommer kunna få stöd av konsumtionsfrågorna som lyfts i regeringens klimatpolitiska handlingsplan och av andra centrala och regionala aktörer och då bland annat genom miljömålsarbetet.

## Region Stockholm

**Region Stockholms** yttrande daterat den 18 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Region Stockholm ställer sig positiv till Stockholms stads klimathandlingsplan för 2020–2023, och stadens upplägg för att minska klimatpåverkan utifrån sitt geografiska ansvarsområde. De uppsatta målen och etappmålen på klimatområdet ligger i linje med mål i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050), samt Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen. Det är också tydligt att utmaningarna är lika för staden och Region Stockholm när det gäller utsläppsreducering – inte minst i fråga om avsaknad av rådighet över många viktiga beslut för omställningen, som behöver fattas på andra nivåer än regional och lokal nivå.

Etappmål och åtgärder är i den av staden remitterade planen i flera fall mer långtgående än delmål och förslag till åtgärder som lagts fram i RUFS 2050 och Klimatfärdplan 2050. Region Stockholm menar att det är positivt att Stockholms stad fortsätter att driva på klimatarbetet och ger uttryck för ambitionen att verka som föredöme för andra kommuner inom Stockholmsregionen, och i en internationell kontext. Det är också positivt att den koldioxidbudget som staden låtit göra utgör en ram för det fortsatta omställningsarbetet. Klimathandlingsplanen lyfter fram en rad åtgärder för minskad klimatpåverkan – men även för att på sikt öka upptaget av koldioxid genom tekniker som BECCS1 och egen biokolsproduktion.

### **Åtgärder inom transportsektorn**

Region Stockholm menar att transportsektorn spelar en särskilt viktig roll för Stockholmsregionens omställning till fossilfrihet då den idag står för den största delen av Stockholmsregionens direkta växthusgasutsläpp.

Vidare instämmer Region Stockholm i stadens bedömning om att det behövs åtgärder inom många delar inom transportsektorn, från teknikutveckling och bränslebyte, till stadsplanering och systemlösningar –vilket också har lyfts fram i Region Stockholms Klimatfärdplan 2050.

Region Stockholm menar att åtgärder för effektivisering och stadsplanering, som leder till minskade transportbehov och ökad användning av kollektivtrafik, cykel och gång, är faktorer som bör ges en tydligare plats i klimathandlingsplanen. I RUFS 2050 framhålls att nya bostäder i första hand ska byggas i goda kollektivtrafiklägen för att underlätta för invånare att nyttja den kollektivtrafik som redan finns utbyggd. En förutsättning för att bygga ut kollektivtrafiken i en starkt växande Stockholmsregion är en god samverkan mellan Stockholms stad och Region Stockholm.

Region Stockholm vill särskilt påtala vikten av förbättrad framkomlighet för busstrafiken för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet gentemot bilen. En ökad ambition för att säkerställa god framkomlighet är av vikt för att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta växa och vara ett attraktivt transportmedel för stockholmarna. Stockholms stad är en viktig aktör i arbetet för ökad framkomlighet. Region

Stockholm vill även förtydliga att snabbbladdning av elbussar sker vid bussterminaler, inte vid ändstationer som anges på sida 46 i klimathandlingsplanen.

Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen Region Stockholm ställer sig positiv till stadens mål om att fasa ut fossil olja från värmeanläggningar i byggnader. Staden nämner bergvärme som ett alternativ till uppvärmning med oljepannor för stadens fastighetsägare och invånare. Region Stockholm vill framhålla att borrhål för bergvärme kan innebära utmaningar för utbyggnadsprojekt kopplat till kollektivtrafiken.

Samverkan och dialog vid planering är viktigt för att uppnå största möjliga miljönytta för stockholmarna. Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser Region Stockholm är positiv till stadens nya etappmål som berör klimatpåverkan från konsumtion, vilket ligger i linje med delmål 4.1 i RUFSS 2050 om att halvera de konsumtionsbaserade utsläppen till 2030. Region Stockholm vill samverka med staden om detta för att synliggöra vad både organisationer och invånare kan påverka och hur konsumtionens utsläpp kan åskådliggöras på lokal och regional nivå.

### **Samverkan**

Region Stockholm ställer sig positiv till att staden lyfter produktion och användning av el – särskilt frågan om elbrist. Säker energiförsörjning är av vikt för att Region Stockholm ska kunna bedriva patientsäker vård och erbjuda stockholmarna tillgång till en pålitlig kollektivtrafik, vilket i förlängningen är kritiskt för att nå stadens mål om ett fossilfritt och klimatanpassat Stockholm. Region Stockholm vill därför påtala vikten av bred samverkan för att säkra en trygg effektförsörjning i hela länet.

Slutligen välkomnar Region Stockholm stadens efterfrågan om stärkt regional samverkan. Som regional kollektivtrafikmyndighet utgör Region Stockholm en viktig aktör i stadens omställning till ett fossilfritt samhälle. Region Stockholm är enig med Stockholms stad om att det är nödvändigt för Stockholmsregionens aktörer att arbeta tillsammans för att driva på klimatarbetet såväl inom Stockholmsregionen, som för att tydliggöra behov av ytterligare styrmedel på den nationella och internationella nivån. Region Stockholm instämmer också i behovet av en stärkt samverkan med näringslivet och akademien.

### **Storsthlm**

**Storsthlm**s yttrande daterat den 5 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Storsthlm vill framhålla att *Stockholms stads klimathandlingsplan 2020-2023* väl speglar stadens sedan länge höga ambition att succesivt och målmedvetet minska utsläppen av växthusgaser.

Storsthlm vill med detta yttrande sätta *Stockholms stads klimathandlingsplan 2020-2023*, nedan benämnd Klimathandlingsplanen, dels i ett bredare regionalt perspektiv och dels beskriva hur den kan bidra till att inspirera länets övriga kommuners arbete inom klimatområdet. Men också betona hur betydelsefull en regional samverkan är för måluppfyllelsen av Klimathandlingsplanen. Storsthlm yttrar sig av lokalpolitiska skäl inte i detalj när det gäller enskilda kommuners val av åtgärder, vilket innebär att



Storsthlm inte heller har några synpunkter på Stockholms stads målsättningar eller operativa genomförande av Klimathandlingsplanen.

Det är vägledande att Stockholms stad nu med Klimathandlingsplanen också påskyndar reduktionen av växthusgaser i förhållande till tidigare planer.

### **Regional samverkan kan ytterligare stärka Klimathandlingsplanen**

Stockholms läns kommuner har högt satta mål inom klimatområdet och ser ett stort behov av att samverka och ta del av goda exempel på hur andra kommuner arbetar. Storsthlm ser stora fördelar med att Stockholms stad i största möjliga utsträckning deltar i olika former av regional samverkan inom klimatområdet. De geografiska gränserna har mindre betydelse både i ett kommun- och länsperspektiv när det gäller klimataspekter. De sammantagna lokala insatserna avgör hur väl regionen kommer att lyckas i det regionala och lokala klimatarbetet och bidra till att även nationella klimatmål kan nås. Avsnittet *Stärkt regional samverkan* och kapitel tio *Genomförande* kan med anledning av detta utvecklas ytterligare.

### **Klimathandlingsplanens styrkor samt delar som kan förstärkas**

#### *Gemensam påtryckning på staten – planen ger bra förutsättningar*

Det är en också en stor fördel att det i Klimathandlingsplanen pekas ut ansvariga nämnder, förvaltningar och kommunala bolag som i sin tur har ett ansvar för genomförande av åtgärder samt uppföljning. Det i sig bör vara en garant för måloppfyllelse. Samtidigt är Stockholms stad tydlig med att rådigheten har sina gränser och att staten och EU behöver ge förutsättningar för ett offensivt klimatarbete genom lagstiftning men också genom lokala och regionala stöd. För Stockholmsregionen gäller detta särskilt transportsektorn då det är den största källan till växthusgasutsläpp. Ett mer enat regionalt klimatarbete som grundar sig i förankrade måldokument kan med fördel kopplas till den Regionala miljö- och samhällsbyggnadsdialogen. Det Regionala miljö- och samhällsbyggnadsrådet skulle kunna initiera de statliga påtryckningar som behövs enligt Klimathandlingsplanen. När det kommer till EU-nivå är Stockholmsregionens Europakontor en naturlig länk.

#### *Bostadsbyggande och kollektivtrafik – Stockholms stad en drivande kraft*

Som nämnts är det en styrka att Klimathandlingsplanen tydligt anger beting som förvaltningar, nämnder och de kommunala bolagen har att följa, men också att det tydliggörs att hela stadens organisation behöver bidra. Även om detta faller inom 2(2) stadens rådighet så är Stockholms stad också en starkt påverkande faktor i den funktionella regionen och det skulle kunna förstärkas i Klimathandlingsplanen. Exempelvis när det gäller bostadsbyggande och kollektivtrafik. Stockholms stad har stora möjligheter att styra framkomligheten och på det viset öka det kollektiva resandet. Detta kräver dock ett proaktivt arbete att tillsammans med Region Stockholm planera för en rätt dimensionerad och attraktiv kollektivtrafik, med tillräcklig kapacitet när nya bostadsområden byggs. Även här skulle regionen tjäna på en fördjupad samverkan som involverar alla kommuner och där Stockholms stad i kraft av sin styrka kan vara en drivande kraft.

#### *Konsumtionsperspektivet – goda möjligheter att agera tillsammans*

Det är angeläget att Klimathandlingsplanen tar upp konsumtionens betydelse för klimatutsläpp. Även om en stor del inte härrör från produktion inom kommunens gräns är det likvärdigt genom minskad konsumtion och klimatvänlig produktion som ger de största utsläppsminskningarna. I Klimathandlingsplanen lyfts ett antal plattformar som staden agerar genom för att lyfta klimatsmart konsumtion. Som nämns i Klimathandlingsplanen har staden som stor upphandlare möjlighet att handla produkter och tjänster med så små klimatavtryck som möjligt. Storsthlm vill även i detta sammanhang trycka på vad en ökad kommunal samverkan kan tillföra. Både genom att kommunerna lär av varandra och när det är möjligt också skulle kunna genomföra gemensamma upphandlingar.

*Grön tillväxt och innovation – planen kan fördjupas kring innovationsskapande*  
Innovationer är högst betydelsefulla för att hitta nya lösningar inom energi- och klimatområdet. Stockholms stad ligger i framkant när det gäller att stödja innovationsföretag och ser en tillväxtpotential i Cleantech-sektorn. Exempel på det är bland annat stadens projekt *GrowSmarter*. Och även om stadens ambitioner beskrivs i andra planer och strategier skulle Klimathandlingsplanen tjäna på ett fördjupat avsnitt om hur innovationsskapande kan bidra till planens måluppfyllelse och en ökad grön tillväxt.

*Elförsörjning – lyft regionala perspektivet ytterligare*  
Det är även positivt att utmaningarna med elförsörjningen och eleffektbristen beskrivs i Klimathandlingsplanen. Det regionala perspektivet kunde dock här lyftas tydligare, då detta beröra alla kommuner som skulle gynnas av en gemensam planering och kunskapsutbyte. Storsthlm anser att kommunerna skulle gagnas av att samverka i större utsträckning för att dels höja kompetensen inom området och dels se över hur man gemensamt kan planera elförsörjningen på samma sätt som man planerar för övrig teknisk infrastruktur.

## **Strålsäkerhetsmyndigheten**

**Strålsäkerhetsmyndighetens yttrande** daterat den 14 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har tagit del av ovan rubricerade remiss och avstår från att lämna synpunkter då klimathandlingsplanen inte påverkar strålskyddet. SSM önskar dock att lämna följande information om elektromagnetiska fält: En ökad grad av elektrifiering kan komma att påverka exponeringen för elektromagnetiska fält, detta gäller människor såväl som djur och miljö. Även om det idag inte finns någon säkerställd hälsopåverkan av svaga fält kan vi inte med tillfredställande säkerhet utesluta svag påverkan och det kan bli betydande problem om det uppstår situationer där fältexponeringen blir stark. Det finns enligt vår bedömning ingen anledning att bromsa utvecklingen på grund av detta men det är viktigt att vara medveten om och se till att människor och djur inte utsätts för en stark exponering.

Förväntade exponeringsnivåer där människor och djur vistas kan motivera ett resonemang kring teknologival, för att inte få motgångar senare i processen.

## **Trafikverket**

**Trafikverkets** yttrande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

### **Trafikverket vill framföra följande synpunkter på Stockholms stads klimathandlingsplan.**

Trafikverket ser mycket positivt på att Stockholms stad höjt ambitionerna ytterligare och vill visa på goda exempel och vara ett föredöme både nationellt och internationellt. Särskilt positivt är att det lyfts fram hur viktig samverkan är, såväl mellan olika myndigheter, inom staden som med civilsamhälle och näringsliv. En avgörande faktor man pekar på för att kunna nå målen är att invånarnas kunskap och engagemang höjs genom dialog och kommunikation om stadens klimatarbete och vad stockholmarna själva kan göra för att minska sina totala växthusgasutsläpp genom beteendeförändringar. Trafikverket delar denna uppfattning.

Trafikverket anser även att handlingsplanen är väldisponerad och lätt att läsa trots de många och komplexa frågorna där flera är tätt sammanvävda med Trafikverkets verksamhet och ansvarsområden. Exempel på områden som delas med Trafikverket är luftkvalité och bullerproblematik kring transportlederna, skydd av vattenförekomster, den integrerade samhällsplaneringen i form av stadsutveckling och infrastruktur, och statliga styrmedel i form av investeringsstöd och trängselskatter.

### **Stadsutvecklingen/samhällsplaneringen**

Trafikverket delar den nulägesbeskrivning som görs och även beskrivningen av de lösningar som föreslås. Trafikverket ser liksom Stockholms stad vikten av förtätning och bebyggelseutveckling i områden med många målpunkter och noder för byten i kollektivtrafiksystemet, utvecklingen av stamnätbusslinjer och tunnelbanans utbyggnad för ett effektivare nyttjande av transportsystemet. Även utbyggd laddinfrastruktur och tankställen för biodrivmedel ser vi som viktiga strategier i omställningsarbetet. Merparten av arbetsresorna, ca 80 procent, sker kollektivt men det är resorna på fritiden som behöver möta en större förändring. Trafikverket tycker det är bra att Stockholms stad lyfter denna aspekt då den är svårare att påverka än de mer regelbundna och förutsägbara resmönstren.

Trafikverket konstaterar dock att om alla åtgärder och fattade beslut genomförs så behöver utsläppen ändå minska. Detta är en utmaning för samtliga ansvariga organisationer. Trafikverket ser dock att det bör finnas en fortsatt dialog och samarbete genom de kanaler och forum som nu byggs upp inom både Region Stockholms klimatkansli, Länsstyrelsens Miljö- och samhällsbyggnadsråd och aktiviteterna inom Trafikverkets uppdrag tillsammans med berörda myndigheter. Grönt ljus 2030 har som målsättning att följa upp och minska utsläppen från inrikes transporter. I praktiken handlar det om att utsläpp från vägtrafiken behöver minska i en snabbare takt än de resultat som kan nå utifrån nu fattade beslut för klimatmålet 2030, där 70 procent

lägre utsläpp jämfört med 2010 ska nås. Trafikverket ser också behovet av ett aktivare klimatarbete och har i Trafikverkets remissvar till Länsstyrelsen i Stockholm pekat på det rimliga i att utrusta Rådet med både tjänstemän och eventuellt politiskt stöd, så att strävan åt samma håll inte går förlorad i målkonflikter eller särintressen som tillfälligt anses viktigare än helheten, så att alla beslut sker inom klimatramverket.

### **Luftkvalité och buller**

Stadsutveckling och förtätning med framför allt bostäder måste ske med stor hänsyn till befintligt omgivningsbuller och luftkvalité (främst kväveoxid och partiklar) kring trafiklederna då det har stor påverkan på människors hälsa. Staden har genom sitt planmonopol och som stor markägare möjlighet att styra utvecklingen i detta hänseende. Trafikverket förutsätter nu att dessa aspekter av samhällsplaneringen, i och med aktivt arbete både med klimathandlingsplanen och med Miljöprogram 2020-2023, att bedömningen av vad som bedöms som lämplig markanvändning kommer ges större tyngd till dessa faktorer framöver, genom hela planeringskedjan, från översiktsplan till kommande planprocesser och i bygglovshandläggningen. Trafikverket, som det också konstateras, är väghållare till 1/3 av vägnätet inom staden och ansvarig verksamhetsutövare av järnvägsinfrastrukturen, uppfattar att befintlig infrastruktur ofta medför målkonflikter vid nybyggnad.

### **Miljödifferenterade trängselskatt**

Handlingsplanen föreslår en differentiering av trängselskattebeloppen med avseende på CO<sub>2</sub> utsläpp och NO<sub>x</sub> utsläpp, både som klimat och luftkvalitéåtgärd. Trafikverket delar stadens åsikt om att det skulle kunna utgöra en viktig drivkraft för att styra marknaden mot ökad andel elbilar. Men Trafikverket anser att ett kunskapsunderlag behöver tas fram innan frågan om miljö-/utsläppsdifferentiering av trängselskatten förs vidare.

Kunskapsunderlaget bör bland annat belysa hur varianter av sådan differentiering påverkar intäkterna, fördelningseffekter, miljöeffekter, trafikeffekter och dess genomförbarhet och även till vilken grad en sådan förändring av trängselskatten skulle få acceptans hos allmänheten.

### **Vägtrafikens utveckling**

Enligt tillgängliga prognoser, både den som handlingsplanen refererar till och Trafikverkets basprognos förväntas vägtrafiken fortsatt växa. Det gäller såväl persontrafik som godstrafik. Drivkrafter för detta är ekonomisk utveckling och för Storstockholm i mycket hög grad även befolkningstillväxten. Samtidigt är trängseln i vägtrafiken en tillbakahållande faktor för trafik tillväxt. Trafikverket anser att det är av flera skäl väsentligt att söka begränsa vägtrafikens tillväxt. Trafikverket har också konstaterat att det inte är möjligt att bygga ikapp efterfrågan på vägkapacitet. Samtidigt är det väsentligt att upprätthålla en framkomlighet på vägnätet som ger möjlighet inte minst för en attraktiv busstrafik och effektiva nyttotransporter. Det är alltså väsentligt att begränsa vägtrafikens tillväxt både för att upprätthålla en god funktion i trafiksystemet och att bidra till att klimatmålet ska kunna nås. Många åtgärder bidrar på det sättet både till klimatmål och tillgänglighetsmål. Exempel på detta är åtgärder som leder till ökad fyllnadsgrad i fordon, förtätad bebyggelse, bättre framkomlighet för busstrafik och prioritering av gång, cykel samt kollektivtrafik.

Många av dessa åtgärder kan leda till ökad tillgänglighet samtidigt som de bidrar klimatmålet.

Större delen av trafikarbetet sker dock på tider och i delar av vägnätet som inte är utsatt för trängsel och där möjligheten att ersätta resor/transporter med andra transportslag är mindre. I syfte att också begränsa dessa transporter som har större effekt på klimatmålet krävs andra mer styrande åtgärder som också påverkar kostnaden för transporterna. För dessa åtgärder kan det finnas betydande målkonflikter mellan klimat och tillgänglighet.

### **Upphandling och inköp**

Staden redogör för att man ställer krav på entreprenader genom krav vid upphandlingen och krav på climateffektiva tunga transporter vid upphandling (s.58). Trafikverket i egenskap av en av landets största upphandlare av entreprenader vet att kraven även lämpligen bör omfatta både fordon, bränslen, fyllnadsgrad, logistik och masshantering. Vad det gäller masshantering pågår nu ett FOI-projekt kring cirkulär masshantering för att ta fram bättre metoder och arbetssätt för samordning inom en region och mellan olika aktörer, vilket initialt inletts i regionerna Stockholm, Malmö och Göteborg.

Trafikverket vill här även nämna att vi också utarbetat krav för Klimatkrav i upphandlingar, vilken kanske kan bistå och inspirera Staden i detta arbete. Trafikverket ställer krav på leverantörer i investerings- och underhållsprojekt för att minska infrastrukturens klimatpåverkan. Kraven gäller klimatpåverkan vid byggnation, de material som används och framtida underhåll. Målet är att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2045 och delmål för succesivt ökade krav i upphandlingar finns även för år 2020, 2025 och 2030. Se <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/klimatkrav/>

### **Flyget vid Bromma flygplats**

Som beskrivs i handlingsplanen är Stadens rådighet över flygsektorn liten, men Trafikverket berömmar Stadens aktiva arbete för att föra dialog och kunskapsspridning till Stockholmsregionen, då största delen av flygets klimatpåverkan i nuläget endast kan nås genom beteendeförändring hos Stockholmsregionen, som är ett mycket viktigt bidrag. Att Staden som organisation också föregår med gott exempel genom sin resepolicy är mycket viktigt, vilket både inspirerar och sänder viktiga signaler till såväl anställda som invånare.

Det kan också nämnas att regeringskansliet bereder ett förslag om reduktionsplikt för flyget, utifrån SOU 2019:11 ”Biojet för flyget”. Även produktion av biobränsle för flyg och möjligheten att producera tillräckliga mängder till en rimlig kostnad är under utveckling.

Trafikverket vill också kommentera att i kap. 7 Klimatpositiv stad senast 2040, beskrivs det att Stockholm 2040 ska Stadens utsläpp ha reducerats till ca 500 000 ton växthusgaser och att *.../De kvarvarande utsläppen bedöms komma från internationell sjöfart, starter och landningar vid Bromma flygplats, förbränning av plaster som inte går att återvinna samt LCA-påslag vid framställning av biobränslen/....* beskrivningen bör justeras då Bromma flygplats med största sannolikhet inte trafikerats 2040, baserat

på vad vi vet idag. Alternativt redogöra för två versioner, ett med och ett utan Brommaflygets direkta utsläpp inom Stockholms Stad.

### **Sjöfarten**

Att tillämpa skärpt differentiering av hamnavgifter och bygga ut el- och fjärrvärmeanslutningar vid hamnlägena samt verka för att skärgårdstrafiken och annan lokal sjötrafik drivs med förnybara bränslen är ett stort steg framåt.

Trafikverket ser positivt på att mycket av den långväga godstrafiken flyttas över från väg till sjöfart som en utveckling med stora miljövinster även om de för vissa kommuner kan ge lokalt större utsläpp (Nynäshamn). I de fallen måste vinsterna i ett större perspektiv värderas och de lokala negativa effekterna stå tillbaka.

Trafikverket och Stockholms stad bör samarbeta kring effektiviseringen av godstransporter för att säkerställa att den förväntade ökningen främst sker på ett så hållbart sätt som möjligt. Trafikverket ser ett flertal områden där samarbete kan ske, bland annat kring utveckling av närsjöfart, utveckling av omlastningsterminaler i kombination med förbättringar av bärighet i vägnätet.

### **Klimatsmarta invånare**

I kapitel 1, Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040, En ökad ambition i Stockholms klimatarbete, beskrivs stadens ambition att möta Parisavtalets åtaganden enligt nedan. .../ Under programperioden 2020-2023 ökar staden takten på utsläppsminskningarna jämfört med perioden från 1990 till idag. Målet är att utsläppen inte ska överstiga 1,5 ton per invånare vid utgången 2023.

Avgränsningen för handlingsplanens systemgränser med vad som ingår och inte, redogörs det för lite längre fram i dokumentet (s.11)

*I målet ingår dock **inte** växthusutsläppen från bland annat:*

- Stockholmarens resor utanför kommungränsen
- *Produktion av livsmedel eller andra varor eller tjänster som stockholmarna konsumerar men som tillverkas utanför kommungränsen*

Det skulle kunna gå att tydliggöra skillnaden mellan Stockholms stads mål och Parisavtalets mål genom att redovisa utsläppsnivåerna i samma tabell. Enligt Parisavtalets och FN:s klimatpanels (IPCC) specialrapport, anges att utsläppen per person behöver komma ned till 0,6-1,2 ton CO<sub>2</sub>e per person totalt sett, vilket också beskrivs på s. 15, i handlingsplanen. En tydligare redogörelse för Stockholmarens olika utsläppsmängder skulle ge en klarare bild av den faktiska situationen, vilket i sin tur ytterligare skulle kunna öka dokumentets pedagogiska uppgift som kunskapspridning till stockholmarna och addera till Stadens i övrigt ambitiösa och välgjorda handlingsplan.

### **Deletappmål 2026/27?**

Trafikverket ser klimat- och miljöhandlingsplanerna som ett bra instrument med konkret ansvarstagande och myndighetsutövande av staden, där ansvariga för att utföra åtgärderna och för uppföljning av delmålen tydligt framgår. Det är däremot oklart vad

konsekvensen för den instans som inte klarar sitt uppdrag blir (förutom den uppenbara att det blir svårare att nå klimatmålet)?

Trafikverket saknar därför i kap. 10 Genomförande, att det inte nämns något om vad som blir nästa steg efter resultatuppföljningen 2023, hur arbetet ska följas upp fram till 2030? I tidslinjen (s.70) för både internationella, nationella och för Stockholms stads uppsatta mål saknas etapp- eller delmål mellan år 2023 och 2030. Då det finns stora fördelar med täta uppföljningar och mindre steg på vägen mot det mer långsiktiga målet 2030, skulle ett ytterligare etappmål, förslagsvis 2026/27, vara ett sätt att säkerställa att man är på rätt väg mot 2030.

## Transportföretagen

**Transportföretagens** yttrande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Klimatfrågan är en av de allra viktigaste idag och lösningen på denna är ett gemensamt ansvar för alla parter i samhället, från enskilda medborgare och företag via lokal, nationell och EU-nivå till globala organisationer som FN. Transportföretagens medlemmar är på många sätt engagerade i arbetet med att åstadkomma en fossilfri framtid med bibehållen konkurrenskraft. Vi välkomnar därför Stockholms stads klimathandlingsplan som innehåller många goda ansatser och intressanta redovisningar av pågående och planerade initiativ i Parisavtalets anda. Vi stöder givetvis det långsiktiga målet som staden redovisar om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040, även om detta mål innebär stora utmaningar i en växande stad. Dock anser vi att planen övergripande har vissa problem med stringens och fokus. Är planen avsedd att redovisa vad staden avser göra under perioden 2020–2023 i klimatarbetet eller är det en långsiktig vision mot 2040? Gäller planen de beslut som staden och dess myndigheter kan fatta egna beslut om eller är den en önskelista på vad andra parter enligt stadens mening bör göra? Antalet ”verka för” i texten och det omfattande fokuset på t.ex. klimatpåverkan från bl.a. medborgarnas och företagens konsumtion, där Stockholms stad, vilket även påpekas, har mycket begränsad egen beslutskompetens ger en viss oklarhet i vilken inriktning stadens eget klimatarbete egentligen skall ha och vilka mål som verksamheten kan uppnå med egna medel. Vi noterar (s. 9) bedömningen att ”det är en utmaning att de flesta åtgärder som ger betydande utsläppsminskningar och som staden har inflytande över till stora delar redan är genomförda”. Målet att ”gå före” och ”vara ett föredöme för andra städer” blir nog svårt att uppnå ifall åtgärderna mestadels inriktas på att få andra parter att göra mer. Transportföretagen hade uppskattat om handlingsplanen därför tydligare hade indelats i en del som redovisar planerade konkreta egna åtgärder och förväntad effekt och konsekvenser av dessa under planperioden, och därefter en mer visionsinriktad långsiktig del där det även redovisas hur påverkansarbete etc. avses genomföras i mer praktiska termer.

På sidan 11 redovisas i handlingsplanen systemgränserna för det beslutade långsiktiga klimatmålet 2040. Det framgår därvid att målet omfattar klimatpåverkan från uppvärmning, varmvatten och kylning av fastigheter, gas/elanvändning av hushåll och

verksamheter samt vägtransporter, spårtrafik, sjöfart och luftfart inom stadens geografiska gräns. Trots detta ägnas sedan stora delar av planen åt redovisningar av utsläppsberäkningar och analyser på andra områden än de som innefattas i målet. I nuvarande utformning blir handlingsplanen därför svår att kommentera i vissa delar.

### **Kommentarer rörande transportsektorn**

#### *Vägtransporter*

Enligt handlingsplanen stod vägtransporterna inom Stockholms stads gräns för 39 procent av de totala utsläppen av växthusgaser. Det är därför naturligt att åtgärder på detta område är en viktig del av klimatfärdplanen. Många områden och initiativ som omnämns i planen, framför allt vad gäller bränslen och fordon är enligt Transportföretagen högst rimliga. De förslag som framförs om skärpta krav på stadens egna fordon och på klimatsmart upphandling inom stadens förvaltning och bolag är också acceptabla. En reflektion som däremot gäller föreslagna styrmedel 2020–2023 (s. 30) är att det i stor utsträckning handlar om att ”verka för” statliga åtgärder som dessutom ”staplas på varandra” utan egentlig analys om åtgärdens genomförbarhet, inbördes beroenden och konsekvenser.

Transporterna är en central del av en fungerande stad och de är helt avgörande för ekonomisk tillväxt och näringslivets konkurrenskraft. Stockholms stad har i andra sammanhang en inriktning att växa och bli en huvudpunkt inte bara i Sverige utan också i Europa. För att uppnå ett sådant mål är transporterna avgörande, och därför måste en handlingsplan rimligen fokusera på att åstadkomma en fossilfri hållbar transportförsörjning i en växande urban region.

Tyvärr finns mycket litet av denna analys i den remitterade handlingsplanen, som i stället talar om ”minskat transportarbete” och ”trafikbromsade åtgärder som kan stoppa trafikökningen och leda till tillräckligt minskat transportarbete och därmed tillräckliga utsläpptsminskningar i närtid” (s. 24). Transportföretagen anser att det är anmärkningsvärt att dessa slutsatser redovisas helt utan analys av vilka transporter det är som ska/kan minska, vilka transportbehov dessa fyller och vilka konsekvenser sådana ”trafikbromsande åtgärder” kan få. Det blir ännu mer svårförståeligt när det i andra delar av handlingsplanen konstateras att kollektivtrafikandelen är mycket hög (80 procent vad gäller arbetspendling), att andelen biobränsle inom vägtrafiken (framför allt i bussar och vissa lastfordon) är högst i Europa (30 procent) och att elbilandelen ökar kraftigt. Varför fokuserar handlingsplanen inte mer på att bygga vidare på dessa framgångsfaktorer för att minska klimatpåverkan i stället för att som nu ifrågasätta transportvolymen? Är minskade totala trafikvolymen över huvud taget önskvärdt i en storstad, särskilt om transporterna kan ske på ett miljövänligt sätt? Handlingsplanen redovisar (s. 32) en minskning av utsläppen från vägtrafiken i Stockholm till 2023 med 208 900 ton (minus 25 procent) trots trafikökningen, vilket visar att en sådan alternativ väg bör vara möjlig.

#### *Särskilt om personbilen och bilanvändning*

Det är glädjande att handlingsplanen tar upp såväl alternativa drivmedel och elektrifiering för en hållbar stad. Branschen arbetar hårt för en hållbar fordonsflotta med hjälp av en ökad teknikutveckling genom både elektrifiering och användning av olika typer av biobränslen. Det är några framgångsfaktorer som staden bör bygga vidare på. Fler platser för laddstationer, tillräcklig eldistributionskapacitet och tillgång till förnybara drivmedel är några faktorer som uppmuntrar övergången till en hållbar fordonsflotta. Omställningen har gått fort, under 2020 beräknas ökningen av



nybilsflottan vara elektrifierad med över 30 procent. Utsläppet från den framtida bilen är nära nog noll procent. Därför bör trafikökningen inte ses som ett problem i sig, det handlar inte om att begränsa mobiliteten utan att göra mobiliteten hållbar.

Transportföretagen ser vikten av att inte ställa trafikslag mot varandra, samtliga trafikslag behövs i transportkedjan, även i stadsområden. En välutbyggd kollektivtrafik är en självklarhet. Bilpooler och samåkning är viktiga komplement för en ökad mobilitet. I sammanhanget blir det dock viktigt att titta även på faktorer som tillit, bekvämlighet och tidsaspekter för vilket transportmedel vi behöver använda. Detta är viktigt att beakta när handlingsplanen diskuterar stadsplaneringsåtgärder för att ”minska bilanvändningen” som ett mål i sig. Möjligheten att förtäta stadsbebyggelsen är långtifrån genomförbar överallt, tillgång till fritidsaktiviteter måste gälla oavsett boende och även stockholmarna behöver ha möjlighet att bosätta sig var man vill. Här behöver samspelet mellan stad och land stärkas ytterligare. Staden är en motor men även beroende av sin omgivning för kompetens, arbetskraft, produktioner och tjänster. Vi saknar den referensen och analysen i dokumentet överlag.

#### *Särskilt om varutransporter*

För att en stad, en urban miljö, ska utvecklas krävs det goda förutsättningar för varutransporter. I stort sett allt vi kommer i kontakt med har i ett eller flera led transporterats med lastbil. Stockholm tillhör en av Europas snabbast växande huvudstäder vilket, som staden själv konstaterar i handlingsplanen (s. 22), genererar ett ökat behov av leveranser av varor och transporter av avfall. Huruvida en ökande e-handel på sikt betyder fler transporter totalt sett eller innebär en miljömässig fördel tvista de lärda om. Om e-handeln på sikt ersätter individuella transporter till och från externa köpcentra kan det dock ha en miljömässigt positiv effekt.

Arbetsgruppen bakom rapporten konstaterar att allt mer gods levereras med lätta lastbilar istället för tunga och att detta riskerar att öka trafikarbetet ”eftersom det blir fler fordonsrörelser och även fler tomma returkörningar”. De lyfter också fram att masstransporter – grus, sand, sten och jord - utgör 50 procent av godset.

Mot denna bakgrund är det förvånande och beklagligt att handlingsplanen inte med en stavelse nämner längre och tyngre fordon som en möjlighet att effektivisera varu- och godstransporterna i staden. Dagens 12 meters begränsning i fordonslängd utgör ett hinder för ökad effektivitet. Bara att gå upp till 15 meters tillåten lastbilslängd skulle innebära en betydande effektivitetsvinst. Det hårdnackade motståndet till en sådan reform är bara att beklaga.

De flesta bedömare är överens om att elektrifieringen av transportsektorn börjar i när- och regionaltrafik, i städer och regioner. Det gäller även godstransporterna. Det pågår försök med ”tysta natttransporter” i Stockholm, försök som Transportföretagen förstått utvecklas framgångsrikt. Transportföretagen anser att det är angeläget att dessa försök utvidgas. Varför inte diskutera och utreda möjligheten att få köra med fullängdsekipage i nattrafik om lastbilen är eldriven? Staden bör också överväga andra typer av incitament för att få en snabbare övergång till eldrivna lastbilar i distributionstrafiken.

När det gäller samordnade varutransporter i städer (s. 22) har detta trots upprepade försök hittills visat sig svårt att genomföra i någon större skala, ofta p.g.a. kundernas och godsets skiftande krav. I vissa fall specifika fall där kundernas intresse kunnat samordnas lokalt finns det nu framgångsrika exempel (bl.a. Älskade Stad). Stockholms

stad har dock även chansen att gå före och samordna kommunens egna transporter så långt det är möjligt, som en del av målet om fossilfri organisation 2030.

Transportföretagen vill också lyfta fram vikten av att få bättre förutsättningar för varuleveranser i Stockholm. Vi hör från våra medlemsföretag ”att det aldrig har varit värre än nu”. I en växande storstad är kampen om gatutrymmet bitvis svår. Men utvecklingen med färre lastzoner och införandet av andra trafikrestriktioner är inte positiv. Branschen tappar i nuläget personal på grund av arbetssituationen. Förare riskerar parkeringsböter för att de tvingas stå på gatan när de lastar/lossar. En stad är inget utan sina varuleveranser och det är ytterst angeläget att kommunen är medveten om detta och att det genomsyrar planering av nya bostadsområden etc. Det är kommunerna som har planmonopolet och måste sitt ansvar.

#### *Sjöfart*

Enligt handlingsplanen utgjorde klimatgasutsläpp från sjöfart inom Stockholms stads gräns 4 procent av de totala utsläppen 2018. Målet som anges är att ”alla fartyg skall drivas med förnybara bränslen inom stadens geografiska område” 2040. Till 2023 förväntas en minskning med 22 procent genom HVO i skärgårdsflottan och elektrifiering av fartyg vid kaj. En del av minskningen är också en följd av flytten av containerhamnen i Värtan och oljehamnen i Lovik, framför allt till Norviks hamn i Nynäshamn.

Transportföretagen kan konstatera, vilket också medges i handlingsplanen, att en del av utsläppsminskningen alltså beror på flytt av utsläppen till Nynäshamn. Särskilt i 2040-perspektivet vore det annars svårt att klara målet om enbart förnybara bränslen med fortsatt internationell sjöfart i Stockholm. Huruvida differentiering av hamnavgifter kan åstadkomma en sådan övergång för återstående trafik är tveksamt med tanke på sjöfartens globala karaktär och att FN-organet IMO just nu utformar klimatåtgärder internationellt.

Utbyggnaden av elanslutning anser Transportföretagen vara mycket välmotiverad. Det kan dock noteras, vilket inte nämns, att den ökande kryssningsfartygstrafiken utöver själva anslutningen dessutom kommer kräva mycket stor elnätskapacitet för anslutning vid kaj under säsong.

#### *Luftfart*

Flygets klimatgasutsläpp inom Stockholm stads gränser (enligt beräkningsmetoden upp till 915 meters höjd) utgör enligt planen 1 procent av de totala utsläppen.

Handlingsplanen tar upp flyg ur tre huvudsakliga perspektiv; där flyget vid Bromma flygplats, som står för denna procent är en, medan flygresor hos stadens organisation respektive hos stadens befolkning är de två andra med helt andra perspektiv och systemgränser. Staden påpekar inledningsvis att dess ”rådighet över flygsektorn är liten”. Med tanke på detta ges flyget en väl stor tyngd i handlingsplanen, vilket också motiverar mer utförliga kommentarer från Transportföretagen.

Vad avser Bromma flygplats ser Transportföretagen möjligheten till en hållbar omställning som bevarar de unika värden i form av ett stadsnära och smidigt transportnav som utmärker flygplatsen. Handlingsplanen nämner pågående internationellt arbete och den svenska flygbranschens målsättning enligt färdplanen för ett fossilfritt inrikesflyg 2030.

Den reguljära flygtrafiken på Bromma består idag framförallt av inrikes- och regionalflyg som trafikeras av relativt små flygplan. Flygbolaget BRA som är flygplatsens dominerande operatör har investerat i en modern flygplansflotta av

turbopropflygplan, som är mycket bränsleeffektiv, inte genererar någon höghöjdseffekt och som har utsläpp per passagerarkilometer som kan jämföras med många miljöbilar. Dessutom är BRA det första flygbolaget i världen som har genomfört en flygplansaffär med grön finansiering enligt nya villkor med motiveringen att det nya flygplanet utgör en klimatförbättrande åtgärd.

Under åren 2020–23 bedömer Transportföretagen att ökad inblandning av biobränsle i första hand är den åtgärd som minskar användningen av fossila bränslen på Bromma. Regeringen har i Januariöverenskommelsen aviserat en reduktionsplikt för flygbränsle som innebär att obligatorisk inblandning av biobränsle införs fr.o.m. januari 2021. Redan idag erbjuder BRA alla passagerare och företag att köpa biobränsle för sina resor.

Handlingsplanen nämner elflyg endast en gång. Mindre elflygplan för en till två personer finns redan idag har och har landat på Bromma. Redan på kort sikt, mellan 2025–2030, bedömer Transportföretagen att emissionsfria passagerarflyg kan tas i 8 trafik. Planer finns hos en svensk tillverkare att lansera ett regionalflygplan för 19 passagerare med en räckvidd av 400 kilometer till 2025. Elflygen är emissionsfria, bullrar mindre samt har lägre driftskostnader. Det öppnar för nya möjligheter och ruttutveckling på en flygplats som Bromma.

Vad avser organisationens tjänsteresor med flyg framgår det av handlingsplanen att dessa ska minska och företrädesvis ersättas av andra trafikslag eller digitala möten. Transportföretagen anser att det offentliga självklart bör välja mötesform och trafikslag utifrån resans syfte, tidsåtgång, miljöpåverkan och kostnad.

När Stockholms stad samtidigt efterlyser konkreta initiativ för ökad användning av biobränsle vill vi gärna uppmärksamma att stadens förvaltningar och bolag redan idag kan genomföra ett bränslebyte från fossilt flygbränsle till hållbart biobränsle. Att betala merkostnaden för biobränsle är inte klimatkompensation utan ska istället värderas som en klimatreducerande åtgärd att jämföra med bränslebyte i en bil. Transportföretagen framhåller att köp av biobränsle är ett bättre alternativ än kompensation av klimatpåverkan från flygresor eller så kallade ”klimatväxlingsprogram”. Inspiration finns att få från andra kommuner och företag i Sverige. Genom att köpa hållbart biobränsle kan Stockholms stad direkt bidra till ökad efterfrågan och produktion av biobränsle samtidigt som rörligheten för anställda inte inskränks. Restid har ett värde för både arbetsgivare och anställda, som inte alls berörs i handlingsplanen.

Slutligen, vad avser kommuninvånarnas flygresor hämmas analysen av stor osäkerhet i beräkningen och oklarhet i stadens egen roll. T.ex. påstås (s. 61) att ”Stockholmarnas flygresor resulterar i utsläpp på cirka 1 miljon ton växthusgaser 2018” vilket jämförs med vägtrafikens utsläpp på cirka 900 kg per invånare inom stadens geografiska gräns. En rimligare jämförelse vore dock flygets utsläpp inom samma gräns, vilket motsvarar 220 kg/invånare. Det framgår inte av handlingsplanen vilket ansvar Stockholms stad anser sig ha för en stockholmares flygresor utanför sitt territorium och motivet.

Eftersom flertalet utrikeslinjer utgår från Arlanda, utanför stadens kommungräns, uppstår även frågan om inte i konsekvens med detta även alla utsläpp från sjöfarten vid den nya hamnen vid Norvik och alla andra hamnar som genereras av stockholmarnas konsumtion måste räknas in i planen på samma sätt? Eller utsläpp från landtransporter till/från flygplatser som t.ex. Kastrup eller hamnar som t.ex. Rotterdam bör inkluderas? Slutsatsen blir enligt Transportföretagens mening att denna form av

beräkningar av konsumtionsbaserade utsläpp inte alls lämpade för policy hos enskilda kommuner.

Olika mätmetoder och kalkylatorer tenderar vidare att generera varierande värden vilket är bekymmersamt såväl för branschen som för konsumenterna.

Transportföretagen har påtalat detta i en skrivelse till Naturvårdsverket under 2019.

Regeringens uppdrag om obligatorisk klimatdeklaration för långväga resor kan måhända bringa mer klarhet.<sup>1</sup> Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020.

Myndigheternas prognoser pekar idag på minskade utsläpp från flyget i Sverige, såväl per passagerarkilometer som totalt. Enligt Naturvårdsverket stod 2018 utrikes flyg för 4,4 procent och inrikes flyg för 0,84 procent av Sveriges totala territoriella utsläpp.<sup>2</sup>

Utsläpp från inrikesflyget minskar i högre takt än för övriga adderade sektorer.

Inrikesflygets höghöjdseffekt är dessutom begränsad, då flygplanen sällan stiger över 8000 meters höjd. Enligt Transportstyrelsen förväntas flygets nettoutsläpp av koldioxid vara 14 procent lägre 2025 jämfört med 2017 trots 16 procents passagerartillväxt.<sup>3</sup>

Med tanke på det beskrivna målmedvetna arbetet inom flygbranschen med att begränsa klimatpåverkan, är det anmärkningsvärt hur negativt flyget beskrivs i handlingsplanen. För en global huvudstad som Stockholm med en stor statlig förvaltning, huvudkontor och en internationell befolkning, samt en ambitiös inriktning mot att vara internationellt besöksmål har flyget en självklar plats i transportsystemet. Samtidigt var Arlanda flygplats den flygplats i Europa som tappade mest i internationell tillgänglighet under 2019. Under två år års tid har Arlanda förlorat 11 direkta långdistanslinjer. Som exempel är Stockholm idag den enda huvudstaden i Norden utan direktflyg till USA:s västkust.

Utvecklingen kan förklaras av flera olika bakomliggande faktorer men det är troligt att flygskatt, minskat resande och även brist på politiska besked om Arlandas framtid från regeringen spelar in. Resultatet är färre direktlinjer samt att flygbolagen i högre utsträckning flyttar sina flygplan till andra nav, inte sällan i våra grannländer, där marknaden är mer gynnsam. Den flygstrategi regeringen antog 2017 och det sedermera tillsatta Arlandarådet har inte levererat. Här bör Stockholms stad agera pådrivare. I takt med att flyget i Sverige blir mer hållbart genom krav på inblandning av biobränsle samt flygbranschens färdplan för fossilfrihet är det enligt vår mening klokt att eftersträva starka och hållbara flygplatser i Stockholmsregionen.

## Medborgare

**Det inkomna yttrandet daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.**

Vi är ett en grupp medborgare boende i Stockholm som härmed vill lämna remissynpunkter

på stadens föreslagna miljöprogram och klimathandlingsplan för 2020-2023.

### **Varför gör vi detta?**

Vi är starkt oroade över att inte tillräckligt mycket görs för att bryta den snabba utvecklingen

mot klimatkris. I Parisavtalet 2015 beslutade världens nationer att temperaturökningen bör begränsas till max 1,5 grader. Utifrån de åtgärder som hittills har utlovats tyder ingenting på att detta mål kommer att nås. I stället är vi på väg mot en katastrofal uppvärmning på cirka tre grader. Förra istiden var den globala medeltemperaturen cirka tre grader lägre än i dag, det är

utifrån den magnituden en tregradig temperaturökning behöver förstås.

Även vid en mer begränsad uppvärmning står Stockholms stad inför ett nödläge.

SMHI:s

klimatscenario för Stockholms län visar att dricksvattnet för två miljoner människor hotas när

saltvatten tränger in i Mälaren. Allvarliga infektionssjukdomar som borrelia, denguefeber och badsårsfeber kommer att bli vanligare. Risken för dödliga värmeböljor, översvämningar och

stormar ökar, samtidigt som kvaliteten på badvatten och luft blir allt sämre. En fjärdedel av

Stockholms skärgård riskerar att försvinna med ökade havsnivåer, troligen redan under våra barns livstid.

När World Economic Forum i dagarna kom med sin *Global Risks Report 2020* som pekar ut

de största hoten mot mänskligheten de närmaste tio åren, var de fem största hoten för första gången alla relaterade till klimat och miljö. Det hot som anses störst är extrema väderhändelser orsakade av klimatförändringar. Detta riskerar att leda till enorma skador på

infrastruktur, fastigheter och människoliv. Regeringars och företags misslyckande med att

begränsa klimatförändringarna och förhindra miljökatastrofer och kollaps av ekosystem återfinns också bland topp fem. Om klimat och ekosystem kollapsar kommer det att leda till oe hörda kostnader för samhällen och företag.

Vi tänker på allt lidande i framtiden. På våra barn, barnbarn och barnbarnens barn.

Stora,

svåra, genomgripande och snabba förändringar krävs för att utvecklingen ska kunna brytas. Vi behöver nu politisk samling och gemensam handling, inte polarisering och diskussion om

detaljer.

Det är därför bra att Stockholms stad har ambitiösa målsättningar för de territoriella utsläppen av växthusgaser. De övergripande målsättningarna om ett fossilfritt och klimatpositivt

Stockholm 2040 och en fossilfri organisation 2030 är goda.

Vad vi huvudsakligen saknar är en tydlig plan och konkreta målsättningar för hur stockholmarnas sammanlagda klimatutsläpp ska minska. Den största delen av dagens klimatutsläpp kommer från stockholmarnas konsumtion, till exempel från produktionen av konsumtionsvaror i andra länder och resor utanför Stockholms stads gränser. Vi behöver givetvis minska även dessa utsläpp radikalt. Även om denna fråga är svårare att hantera för stockholmspolitikerna är det nödvändigt att den tas på högsta allvar och att staden tar fram en tydlig och konkret handlingsplan även för dessa utsläpp.

Vi efterfrågar också fler åtgärder som får ner utsläppen här och nu. Miljöprogrammet och handlingsplanen har ett stort fokus på nya tekniska lösningar, vilket är bra. Ny teknik kommer att vara en nödvändig och viktig del i omställningen. Men dessa tekniska lösningar är ännu inte utvecklade i tillräcklig grad och vi vet inte om eller när de kommer att motsvara förväntningarna. Handlingsplanen behöver därför kompletteras med fler åtgärder för att få ner utsläppen i närtid, med befintlig teknik. Bland andra Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet betonar att det inte handlar om att välja mellan åtgärder som minskar utsläppen på lång eller kort sikt eller mellan lokala och globala utsläpp. Det krävs både och på samtliga områden.

För Stockholm stads del handlar det inte om att välja mellan att satsa på antingen ny teknik eller utsläppsminskningar här och nu. Inte heller om att välja mellan territoriella utsläpp och konsumtionsbaserade utsläpp i andra länder. Det behövs omfattande och tydliga målsättningar på alla områden. Att vi ser så få åtgärder för att få ner våra konsumtionsrelaterade utsläpp och utsläppen i närtid, gör att vi känner stark oro för framtiden. När unga medborgare, som ännu inte får rösta, protesterar mot dagens klimatpolitik gör de det med vetskap att det är deras framtid vi

sätter på spel om vi inte tar krafttag nu, genast. Vi är många som nu väntar på mer mod och större handlingskraft från politiskt håll!

Nedan följer exempel på några skrivningar som vi anser behöver skärpas:

#### **Klimatutsläpp från konsumtion och resor utanför stadsgränsen**

Miljöprogrammet och handlingsplanen behöver tydligare lyfta fram och adressera de konsumtionsbaserade utsläppen utanför stadens gräns, som i dag utgör merparten av stockholmarnas utsläpp. Med befintlig betoning på territoriella utsläpp ges inte en rättvis bild av stockholmarnas klimatpåverkan. Det är oroande att politiken tonar ner kritiska fakta och saknar en tydlig plan för en så grundläggande del av problemet. Här behövs kraftfulla åtgärder som adresserar utsläppen i närtid.

Nu sätts bland annat hopp till informationsinsatser för att få medborgarna att göra mer hållbara konsumtionsval. Forskning har dock tydligt visat att information ensamt inte leder till beteendeförändring i nämnvärd skala. Informationen behöver kombineras med andra styrmedel och signaler från olika håll för att få effekt. Till exempel behöver planerade infrastruktursatsningar främja en önskad beteendeförändring gällande resmönster. Att planera för ytterligare en landningsbana på Arlanda innan flygets klimatutmaningar är lösta sänder då exempelvis helt fel signaler både till medborgarna och till flygindustrin.

#### **Offentliga inköp**

I handlingsplanen lyfts stadens egna inköp fram, dessa utgör i dag cirka 40 procent av stockholmarnas konsumtion. Här är målsättningarna i nuvarande version alldeles för vaga. I stället för att staden ”kan” ställa krav vid upphandlingar, vill vi skärpa till formuleringen att staden givetvis ”ska” ställa sådana krav.

#### **Utsläppsminskningar i närtid**

I miljöprogrammet och handlingsplanen finns tydliga målsättningar för teknikutveckling och en övergång till biobaserade bränslen. Det sätts också hopp till biokol och BECCS för att binda och lagra koldioxid. Allt detta är bra och kommer att

behövas i framtiden, men det är tekniker som ännu är i sin linda och det är högst osäkert om de går att skala upp tillräckligt snabbt för att vända utvecklingen mot klimatkris.

Vi kan inte vänta på tekniska lösningar i framtiden och fortsätta med business as usual under

tiden. Utsläppskurvan måste vända nedåt här och nu, oavsett om tekniken visar sig motsvara förväntningarna eller inte. Vi vill därför genomgående att utsläppsminskningar i närtid diskuteras och målsätts i högre grad. Klimatfrågan måste behandlas som den kris den är och överordnas mindre akuta målsättningar som konkurrenskraft och ekonomisk tillväxt – för allas vår överlevnad.

#### **Vägtrafiken**

Vi behöver få ner klimatutsläppen från vägtrafiken, inte minst personbilstrafiken.

Naturvårdsverket betonar att transportsystemet utöver att övergå till förnybara

bränslen också behöver bli mer transporteffektivt. Exempelvis behöver

förutsättningarna för att gå, cykla och

resa kollektivt prioriteras över andra trafikslag, och byggas ut. Även på detta område har

staden målsättningar på sikt, men få åtgärdsförslag i närtid. En snabb och effektiv

åtgärd för

att få till en beteendeförändring här och nu – i rådande krisläge – är exempelvis att sänka eller ta bort avgiften för kollektivtrafik tills vi har fått kontroll på utsläppen. En annan är att höja trängselavgifterna och behålla dem hela dygnet.

Naturvårdsverket lyfter också fram att infrastrukturplaneringen behöver förändras och

utvecklas inom ramen för klimatmålen i stället för utifrån prognoser om fortsatt

vägtrafiktillväxt. Att i detta läge satsa på nya motorvägsbyggen ter sig då irrationellt.

Pågående utbyggnad av infrastruktur som motverkar minskade klimatutsläpp behöver avbrytas.

#### **Avslutande kommentar**

Med detta remissvar vill vi föra fram att vi är många medborgare i Stockholm som är mer än

redo för en tuffare klimatpolitik och en politik som räknar med våra totala

klimatutsläpp, inte enbart utsläppen inom stadens gränser. Stockholm har mycket bra

förutsättningar att bli en föregångsstad på klimatområdet och en förebild för andra. Vi

vill att ni förvaltar den chansen.

Vi väntar nu på fler skarpa åtgärder i närtid och för gärna en dialog med er angående

fler

förslag.

## **Ellevio AB**

**Ellevio AB:s** yttrande daterat den 29 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Ellevio AB har lämnat ett remissvar som omfattar både remissen Nytt miljöprogram för Stockholm 2020-2023 och Klimathandlingsplan 2020-2023.

Ellevio ser en spännande framtid med ett energisystem i stor förändring. Samhället blir alltmer digitaliserat, elektrifierat och beroende av konstant, säker elförsörjning. Idag används el till det mesta, i allt från de dagliga aktiviteterna i hemmet, på arbetet och i fritidsaktiviteter, till livräddande samhällstjänster. Det digitaliserade samhället ställer allt högre krav på leveranssäkerhet, överallt i landet, och vi behöver därför säkerställa att vi har moderna, flexibla, smarta elnät som möter behoven.

Därtill är elnäten helt avgörande om Sverige ska kunna nå de ambitiösa målsättningar som fastställdes i Energiöverenskommelsen 2016, däribland en 100 procent förnybar elproduktion år 2040 samt att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläppsnivåer. Om det ska vara möjligt att nå de uppsatta klimatmålen behöver energisystemet ställa om mot en betydligt större andel förnybar elproduktion samt en ökad efterfrågeflexibilitet, vilket är förändringar som kommer att kräva oerhört mycket av elmarknadens aktörer.

Utöver dessa trender ser vi även en fortsatt urbanisering. Stockholm, Göteborg, Malmö och Uppsala fortsätter växa medan befolkningstrenden på landsbygden och i mindre orter på många håll är negativ. Exempelvis väntas Storstockholm ha cirka 2,6 miljoner invånare år 2030, att jämföra med 1,3 miljoner invånare i början av sextioalet. Elnäten behöver spegla sådana demografiska förändringar. Inte minst behöver det byggas nya elnät i Sveriges tillväxtregioner som kan möta den väntade befolkningstillväxten, nyproduktionen av bostäder, infrastrukturen, kollektivtrafiken och företagsetableringarna.

Om Stockholm ska kunna nå uppsatta klimatmål och samtidigt bibehålla positionen som Sveriges tillväxtmotor krävs stabila, välutbyggda och smarta elnät, vilket i sin tur kräver investeringar. Utan stabila, välutbyggda och smarta elnät kommer varken Sverige eller Stockholm kunna utnyttja digitaliseringens möjligheter, elektrifiera transportsektorn och industrin eller bygga hållbara stadsmiljöer i den utsträckning som krävs.

### **Specifika synpunkter på Remissversionerna**

Inledningsvis vill Ellevio betona att vi tycker att det är mycket bra att Stockholms stad har så offensiva klimatmål, vilka vi gärna bidrar till att uppfylla i den mån vi har möjlighet. Vi delar även övertygelsen om att klimatarbete och tillväxt måste gå hand i hand och att samverkan mellan offentliga och privata aktörer är helt nödvändig om vi ska klara klimatutmaningen. Inte minst måste Stockholm stad och Ellevio ha en betydligt tätare samverkan än förut.

### *Förväntad långsiktig efterfrågan på el i Stockholm*

Under många decennier har el ”funnits i överflöd” och frågor som rör tillgången på el har därmed inte tagit så stor plats i lokal och regional samhällsplanering. Väl en



fastighet eller anläggning har närmast sig färdigställande har det lokala elnätsbolaget kontaktats och elen kopplats in utan problem.

Under vissa tider på året och på vissa platser i landet är en sådan stabil och förutsägbar tillgång på el inte längre lika självklar. Även om Sverige är nettoexportör av el på årsbasis, går elen inte alltid att tillgodogöra sig. Detta då efterfrågan på el är större än vad elnäten har förmåga att leverera. Vi har en accelerande kapacitetsbrist i elnäten på flera platser i Sverige, däribland Stockholm där Ellevio äger såväl regionnät som lokalnät. Under 2019 blev läget akut, främst beroende på att efterfrågan på el ökar snabbt till följd av urbaniseringen. Detta gör att kapaciteten i transmissionsnätet inte räcker till men också att kraftvärmens förutsättningar hade försämrats, vilket föranledde att kraftvärmeproducenten övervägde att stänga ner lokal elproduktion.

Via en överenskommelse med Stockholm Exergi där man garanterar en fortsatt produktion i 12 år lyckades Ellevio avvärja krisen på kort sikt. Dock är det viktigt att ha i åminnelse att Stockholms kapacitetsbrist inte är löst på lång sikt. Om inte möjligheterna att investera i elnäten förbättras drastiskt på kort sikt kan läget återigen bli akut från och med cirka 2023/2024 fram till cirka 2028/2030. (Svenska Kraftnät förväntas bli färdiga med en stamnätsdragning in till Stockholm cirka 2028, vilket kommer att säkerställa fullgod nätkapacitet i huvudstaden under en lång tid framåt)

Det är viktigt att poängtera att Stockholmsregionen har haft utmaningar under flera år, vilket har löst med hjälp av lokal elproduktion från Stockholms Exergi. Ellevio arbetar intensivt tillsammans med en mängd olika aktörer för att hitta alternativa lösningar på problemet, på såväl lång som kort sikt.

För att undvika en situation där Stockholms tillväxt hämmas på grund av begränsningar i elnäten, bör ett elnätsperspektiv inkluderas betydligt tidigare i samhällsplaneringsprocessen än vad som idag ofta är fallet. Dagens krångliga och tidskrävande tillståndsprocesser har negativ inverkan på elnätens utbyggnad. För att lyckas korta tillståndsprocessen knuten till elnät behöver samtliga inblandade aktörer på såväl statlig, regional och kommunal nivå samverka för att effektivisera processen.

Vi skulle också önska att elnätsbolagen kom in tidigare i planprocessen, redan vid fastställandet av detaljplanen, när nya områden ska etableras eller byggas om, särskilt när det gäller Stockholm. Ju tidigare elnätsägaren får kännedom om kommande större anslutningar, desto mindre risk att anslutningen blir försenad. En bättre förståelse för utvecklingen av effektbehovet är en viktig pusselbit för att lösa nätutmaningen. I detta sammanhang noterar vi att regeringens besked i budgetpropositionen (2019/20:1) att ge länsstyrelserna i uppdrag i Skåne, Stockholm, Uppsala och Västra Götaland att kartlägga, analysera samt redovisa effektsituationen på regional och lokal nivå i respektive län för att möta nätkapacitetsutmaningen är positivt. Det kommer att vara viktigt att involvera länsstyrelserna i energiförsörjningsfrågan för att förstå utvecklingen i sina respektive regioner i tätt samarbete med nätägarna.

Efterfrågan på el i Stockholms stad till år 2040 kommer att öka markant p.g.a. tillväxt som en följd av bl.a. etablering och utbyggnad av segment såsom datahallar, infrastruktur, elektrifierad transportsektor, organisk tillväxt etc.

Vi vill framhålla vikten av att Stockholm stad aktivt arbetar mot att göra Stockholm effekteffektivt, primärt via sina egna förvaltningar, men också för staden i stort. Detta låter sig göras, bl.a. i form av efterfrågeflexibilitet, energilager, deltagande på en lokal effektmekanism och lokal produktion på lång sikt i form av kraftvärme, vind och sol etc.

Representanter för den nuvarande regeringen lyfter regelbundet upp en vision för Sverige om att bli "världens första klimatneutrala välfärdsnation". Med den visionen tar man sikte mot en framtid där Sverige inspirerar andra länder i hur klimatomställningen kan gå till på ett sätt som även säkrar välfärd. Som huvudstad i det land som ska bli "världens första klimatneutrala välfärdsnation" bör siktet vara ställt mot att göra Stockholms stad till världens första klimatneutrala huvudstad. Det är en vision Ellevio med glädje vill arbeta med att förverkliga.

Stockholm Data Parks är ett bra exempel hur man kan samverka för att nå höga klimatmål. Stockholm Data Parks är en samverkan mellan Stockholm Exergi, Ellevio, Stockholm Stad och Stokab och Stockholm Business Region för att möjliggöra etablering av datacenters i Stockholm. Den ökade digitaliseringen av samhället innebär att behovet av lokala datacenters ökar. Deras behov av el är stort. I samband med användningen alstras mycket värme som kan återvinnas till det lokala fjärrvärmenätet. När värmen tas tillvara av Stockholm Exergi kan deras värmeproduktion som produceras i kraftvärmeverken minska och de kan istället producera mer lokal el. Detta exempel visar på vilka möjligheter som finns att öka samverkan mellan el och värmesystemen för att nå klimatmålen samt säkra att det finns lokal elproduktion.

#### *Transporter och resande - ett elnätsperspektiv på elektrifieringen av transportsektorn*

Det råder numera en stor enighet i såväl det offentliga samhället som i fordonsindustrin och i akademien om att en kraftfull och snabb elektrifiering av transportsektorn är nödvändig om Sverige ska ha möjlighet att nå 2030-målet. En sådan elektrifiering kräver i sin tur ett stabilt, flexibelt och välutbyggt elnät. Då tidsutrymmet för att lyckas med en sådan elektrifiering är kort vill vi framhålla vikten av att i ett så tidigt skede som möjligt involvera de lokala och regionala elnätägarna i planeringen av laddinfrastrukturen för privatbilism och godstransporter.

Inom fordonsindustrin pågår för närvarande en kraftig elektrifiering av tunga transporter. En sådan elektrifiering kräver betydligt mer av elnäten än vad personbilsflottan gör, något som beror på att den dels kräver större effekt för att kunna ladda, dels behöver ladda under tider av dygnet då elnätet redan är hårt belastat som det är (till skillnad från personbilsflottan som i stor utsträckning kan ladda på natten).

För att godstrafiken ska kunna elektrifieras behöver sannolikt logistiskt välplanerade noder för parkering, laddning, omlastning mm etableras inom och runt kommunens gränser. Vidare kommer laddpunkter vid exempelvis lastkajer i staden att behöva etableras. Detta kräver mark och en tät dialog såväl med fastighetsägare som med andra intressenter exempelvis Jernhusen. För att kunna försörja sådana ladd- och omlastningsnoder med den eleffekt som krävs kommer nya elnät att behöva etableras.

De tillståndsprocesser som krävs för sådana elnätsetableringar tar lång tid. Det är därför av stor vikt att dessa planeras i god tid inför 2030.

#### *För olika transportslag kräver mark (och elnät)*

En faktor som gör det svårt att planera för sådana ladd- och omlastningsnoder för den vägburna godstrafiken är bristen på mark. De flesta av Storstockholms kommuner vill hellre använda sin mark för bostäder. En regional aktör bör därför – i samverkan med kommuner, åkerinäring, elnätsbolag mm – påbörja en översyn av var i länet sådana ladd- och omlastningshubbar skulle kunna lokaliseras, för att på så vis säkerställa marktillgången. Detta är en generell fråga av stor vikt vid utvecklingen av elnätsinfrastrukturen, då markyta ofta är den trånga sektorn.

För att kunna nå transportsektorns 2030-mål behöver även sjöfarten och flyget elektrifieras. En förutsättning för att sjöfarten/flyget ska kunna elektrifieras i stor skala är att hamnar och flygplatser har tillräckligt med el för ändamålet, vilket i sin tur ställer stora krav på elnäten. Då det krävs sådana enorma volymer effekt för att elektrifiera sjöfarten och flyget behöver en sådan inriktning planeras i god tid. En elektrifiering av en bussterminal eller logistik center kan kräva effekter upp till samma nivå som en mindre svensk stad. Detta bör belysas i strategin och planer för hur detta ska gå till sättas i verket så snart som möjligt. Vi vill lyfta fram de ambitiösa elektrifieringsplaner som SL har för sin bussflotta de närmsta åren. Den laddinfrastruktur som de elektrifierade bussarna kräver finns ännu inte på plats men kommer dels att kräva mycket av regionens elnät väl den är färdigbyggd samtidigt som den kräver kommunal samhällsplanering för att kunna etableras.

#### *Samverkan och genomförande*

Vi håller helt med Stockholms stad om att samverkan mellan offentliga och privata aktörer är helt nödvändig om vi ska klara klimatutmaningen. Konkurrensen om plats i den förtätade staten gör att riskerna ökar för att stora infrastrukturägare hamnar i konkurrens om marken, vilket kan leda till förseningar i projekt som behövs för att möjliggöra klimatomställningen. Därför ser vi mycket positivt på utnämningen av den s.k. Elgeneralen i Stockholm, som kan hjälpa till med den nödvändiga samordningen i denna del. Även Stockholms stad och Ellevio behöver ha en betydligt tätare samverkan än förut. Stockholms stad lyfter fram att staden önskar driva påverkansarbete mot den statliga nivån. I den mån det efterfrågas i frågor som rör el bidrar vi gärna i ett sådant arbete.

## **Extinction Rebellion Stockholm**

**Extinction Rebellion Stockholms** yttrande daterat den 17 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

**Vi kräver: Tala klarspråk och agera därefter!**

Stockholm stad är, liksom resten av landet och världen, på en riskfylld väg mot en ekologisk obalans. En utrotning av allt fler arter och en kollaps av allt fler ekosystem. En väg som innebär starkt försämrade livsvillkor för människor i andra länder just nu, och för befolkningen i staden och landet inom överskådlig tid. Människor på alla nivåer i samhället börjar nu förstå detta. C40, Europaparlamentet, Malmö stad, Lund och många, många fler har uttalat att vi befinner oss i ett globalt klimatnödläge. World Economic Forum har sedan länge förstått de risker som redan 1990 påtalades av IPCC.

I Parisavtalet 2015 beslutade världens nationer att temperaturökningen bör begränsas till 1,5 grader. Detta eftersom följderna av än mer uppvärmning är katastrofala för mänskligt och allt annat liv. De rika länderna lovade enligt rättviseaspekten i Parisavtalet att gå före, Sverige är en av dem. Utifrån de åtgärder som hittills har utlovats tyder ingenting på att detta mål kommer att nås. I stället är vi på väg mot en oförlåtlig uppvärmning på minst 3 grader.

Magnituden på en 3-gradig ökning kan förstås utifrån att den globala medeltemperaturen var 3 grader kallare under istiden, som täckte stora delar av vårt land med kilometer tjocka istäcken.

Även vid en begränsad uppvärmning står Stockholms stad inför ett nödläge. SMHI:s klimatscenario för Stockholms län visar att dricksvattnet för två miljoner människor kommer att hotas när saltvatten tränger in i Mälaren. Allvarliga infektionssjukdomar som borrelia, denguefeber och badsårsfeber kommer att bli vanligare. Risker för dödliga värmeböljor, översvämningar och stormar ökar, samtidigt som kvaliteten på badvatten och luft blir allt sämre. En fjärdedel av Stockholms skärgård hotas försvinna med ökade havsnivåer, troligen redan under våra barns livstid.

Genom en omfattande informationskampanj kan medborgarna i Stockholm få ta del av de vetenskapliga rön som i unikt forskningskonsensus visar hur illa ställt det är, och vad som behöver göras. Ta den möjligheten på största allvar, då det är ett första steg i att få alla medborgare att förstå nödvändigheten i de allomfattande beslut som måste tas.

### **Agera nu!**

Vi saknar en konkret plan och tydliga målsättningar för hur stockholmarnas sammanlagda utsläpp ska minska. Majoriteten av stockholmborna ingår bland de 1% rikaste i världen. Det är människors inkomst, inte deras åsikt om sig själva som miljövänliga eller inte, som är den största bidragande orsaken till konsumtionsbaserade utsläpp. En majoritet av dagens totala utsläpp kommer från konsumtion och resor utanför Stockholm. Vi behöver minska samtliga utsläpp i en radikal omfattning, om det ska finnas en möjlighet att hindra kedjeeffekter i naturen som inte går att stoppa. Även om frågan är svår att hantera av stockholmspolitikerna behöver den hanteras seriöst och sanningsenligt.

Vi efterfrågar genomgripande åtgärder som får ner både de territoriella- och de konsumtionsbaserade utsläppen här och nu. Handlingsplanen har starkt fokus på teknikutveckling som ännu inte är utvecklad i tillräcklig grad, och mindre fokus på åtgärder och beteendeförändringar för att få ner utsläppen i närtid med befintlig teknik och strategier. Naturvårdsverket med flera betonar att det inte handlar om att välja

mellan åtgärder som minskar utsläppen på kort eller lång sikt eller mellan nationella och globala utsläpp.

Det krävs både och, och på alla områden.

För Stockholm stads del handlar det alltså inte om att välja mellan att satsa på antingen nya tekniska innovationer eller utsläppsminskningar här och nu, eller mellan territoriella utsläpp och utsläpp utanför stadsgränsen. Det behövs tydliga målsättningar på alla områden. Att vi ser så få åtgärder här och nu och för de stora utsläppskällorna gör att vi inom Extinction Rebellion känner en stark oro för framtiden. Vi kräver en modig miljöpolitik och handlingskraft från politiker, som vi som medborgare röstat fram till att vara våra ledare.

Nuvarande klimathandlingsplan är ett svek gentemot den unga generationen, kommande generationer samt människor som fötts på andra ställen på vår gemensamma planet. När unga medborgare, som ännu inte får rösta, protesterar mot dagens klimatpolitik gör de det med vetskap att det är deras framtid vi sätter på spel om vi inte tar krafttag nu, genast.

Stockholms stads målsättning att vara klimatpositiv senast 2040 bygger på en förhoppning om ökad produktion av biokol samt att storskaligt BECCS fungerar i verkligheten. Även det man kallar nettoutsläpp är beroende av att en viss procent av utsläppen kan kompenseras med "kompletterande åtgärder". Dessa tekniker är ännu i sin linda och det är högst osäkert om de går att skala upp tillräckligt snabbt för att vända utvecklingen mot klimatkatastrof. En studie som har räknat på negativ utsläppsteknik har kommit fram till att den år 2050 måste ha en omfattning som är 2-4 gånger större än dagens totala, globala oljeindustri (MacDowell et al, 2017) . Hur seriöst är det att utgå från ett sådant drömscenario? Och detta var inte ens för att klara 1,5 gradersmålet som undertecknats i Parisavtalet, utan för att klara 2 graders uppvärmning. Vid 2 graders global medeltemperaturuppvärmning är risken för oåterkalleliga tipping points överhängande. Vi kan inte vänta på fantasieggande tekniska lösningar i framtiden och fortsätta med business as usual under tiden.

Utsläppskurvan måste vända nedåt här och nu. Vi kräver att utsläppsminskningar i närtid diskuteras och målsätts. Hoten mot vårt klimat och våra ekosystem måste behandlas som den risk de utgör, och detta måste alltid överordnas mindre akuta målsättningar som konkurrenskraft och ekonomisk tillväxt. Allas vår överlevnad måste prioriteras före ekonomiska intressen. Vi har inte råd att vänta.

### **Stärk demokratin genom att tillsätta medborgarråd!**

Klimatfrågan är den viktigaste frågan mänskligheten har stått inför. Samtidigt har demokratin försvagats av flera skäl. Det talas om ett demokratiskt underskott. Endast 15% av alla svenskar uppger att de kan påverka politiska processer mellan valen (Demokratiutredningen 2016). Uppenbarligen klarar inte de parlamentariska församlingarna av att fatta nödvändiga beslut om tillräckliga förändringar. Medborgarråd på kommunal nivå skulle kunna stötta den politiska processen att fatta svåra beslut med långsiktiga konsekvenser. Medborgarråd utses genom ett slumpmässigt urval i en stratifierad population där hänsyn tas till ålder, kön, utbildning, inkomst mm. Goda erfarenheter av medborgarråd finns bland annat i den anglosaxiska världen med exempel från abortfrågan och samkönade äktenskap i Irland. Polen har haft ett antal råd gällande klimatfrågor bl a i Gdansk. För närvarande pågår ett medborgarråd i Frankrike i klimatfrågan. Förutom att stötta politikerna i

klimatfrågan kan medborgarråd ses som ett sätt att utveckla demokratin. Vi begär att Stockholms stad inrättar medborgarråd som stöd för att fatta beslut i dessa frågor, som berör överlevnad av ekosystemen och därmed gynnsamma livsbetingelser för allt levande.

### **Exempel på områden där målsättningarna behöver skärpas:**

#### *1) Klimatpåverkan från konsumtion och resor utanför Stockholm*

Handlingsplanen behöver tydligare lyfta fram och adressera de konsumtionsbaserade utsläppen och utsläppen från resor utanför Stockholm, som utgör merparten av stockholmarnas utsläpp i dag och som dessutom ser ut att öka snarare än minska. Med dagens betoning på territoriella utsläpp ges inte en rättvisande bild av stockholmarnas klimatpåverkan. Det är oroande att politiken döljer kritiska fakta och saknar en plan för en så stor del av utsläppen. Här behövs tydliga och kraftfulla åtgärder som adresserar utsläppen i närtid riktade mot näringsliv och offentlig sektor, samt information till medborgarna så att var och en förstår sin påverkansmöjlighet. Vi ser få förslag från staden på detta område, utöver att informera medborgarna. Vi är oroliga att denna information inte kommer att betona nödläget och beskriva den totala omställning som behövs för att hinna bromsa den globala uppvärmningen innan det är för sent. Forskning har dessutom visat att enbart information inte leder till beteendeförändring i större skala. Information behöver kombineras med tydliga styrmedel och signaler även från andra håll för att ge avsedd effekt. Att exempelvis planera för ytterligare en landningsbana på Arlanda är helt absurt i sammanhanget och sänder helt fel signaler till medborgarna. Även Bromma flygplats är en totalt ologisk företeelse i en värld som måste sänka utsläppen radikalt. Under förra året minskade inrikes resor kraftigt med nästan åtta procent. I takt med den ökade miljömedvetenhet kommer flygresorna att minska allt mer. Lägg ned Bromma flygplats! Det vore ett beslut med tydlig inriktning och av den dignitet som krävs. Små, symboliska beslut innebär inte att agera i enlighet med vetenskapen. Det förleder oss att tro att vi inte står inför ett "super wicked problem".

I handlingsplanen lyfts också stadens egna inköp fram som en viktig del. Dessa utgör idag cirka 40 procent av stockholmarnas totala konsumtion. Här är målsättningarna i handlingsplanen alldeles för vaga. I stället för att staden "kan" ställa krav vid upphandlingar kräver vi att formuleringen skärps till att staden givetvis "ska" ställa sådana krav. Hur går det ens att motivera en skrivelse om att krav "kan" ställas? Detta är för oss helt obegripligt och spär på vår oro inför att stadens politiker inte alls förstått allvaret i frågan.

#### *2) Vägtrafiken*

Vi behöver få ner utsläppen från vägtrafiken drastiskt, inte minst personbilstrafiken. Bland andra Naturvårdsverket lyfter fram att transportsystemet utöver att övergå till förnybara bränslen också behöver bli mer transporteffektivt. Exempelvis behöver förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt prioriteras över andra trafikslag, och förbättras. Här har staden planer på längre sikt, men få åtgärdsförslag i närtid. En rimlig och snabb åtgärd för att få till en beteendeförändring här och nu – i rådande krisläge – vore till exempel att sänka eller ta bort avgiften för kollektivtrafik tills vi har fått kontroll på utsläppen. En annan att höja trängselavgifterna, och ha dem hela dygnet. Vi förordar också ett tydligt ställningstagande/signal redan nu om när

fossilbilar inte längre kommer att vara tillåtna. Att tillsätta en utredning om en fossilfri innerstad är inte en tillräcklig åtgärd i nuläget, även om frågan behöver diskuteras och utredas vidare. Vi kan inte vänta med att ta nödvändiga åtgärder. Medborgarna behöver tydliga riktlinjer för att börja ställa om redan nu.

Utifrån handlingsplanens diskussion om olika bränslets utsläpp verkar omvägen om att öka användningen av biobränsle, biogas och etanol mer än tveksam. Dessutom finns det redan nu kunskap om att den mängd biobränsle som kan produceras hållbart inte räcker till för allt den behövs till. Att då satsa på det under en övergångsperiod blir som att gå över ån efter vatten.

Vatten som förgiftas, torkar ut och stiger samtidigt.

Risken är att vägen till målet blir längre att gå och försenar oss ytterligare.

Det krävs fler kraftiga åtgärder för att få människor att välja andra färdmedel framför bensinbilen. Naturvårdsverket lyfter fram att infrastrukturplaneringen behöver förändras så att tillgängligheten utvecklas inom ramen för klimatmålen, i stället för utifrån prognoser om fortsatt vägtillväxt. Att i detta läge satsa på nya motorvägsbyggen ter sig totalt orimligt och irrationellt. Allpågående utbyggnad av infrastruktur som motverkar minskade utsläpp behöver avbrytas omedelbart.

### *3) Inse allvaret! Hållbar utveckling är inte förenligt med ekonomisk tillväxt.*

Enligt miljöprogrammet är förutsättningen för ett framgångsrikt klimat- och miljöarbete bla att Stockholm ses som en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar hög och hållbar tillväxt. Vi ställer oss frågande till att dessa två mål, "hög och hållbar tillväxt" skulle vara förenliga. Enligt vår mening handlar det om en målkonflikt där ett val behöver göras. Fortsatt ekonomisk tillväxt eller en hållbar framtid?

### *4) Prioritera klimat-, miljö- och ekologisk politik före all annan politik*

Vi oroar oss för miljöprogrammets ordval när det gäller klimatfrågans ställning i förvaltningsarbete och bolag. Vi kräver att "vid sidan av" byts ut mot ordet överordnad.

Vi förordar fortfarande att staden utlyser klimatnödläge, som bla konkret betyder att klimatfrågan är överordnad all annan verksamhet i Stockholms stad. Alla vi medborgare behöver denna signal på att stadens politiker tar frågan på största allvar här och nu. Få medborgare kommer att orka sätta sig in i hela miljöprogrammet med vidhängande klimatplan. Att utlysa klimatnödläge är att kommunicera tydligt på ett sätt som alla kan ta till sig. Därefter kan vi diskutera hur vi ska nå nettonollutsläpp så fort som möjligt tillsammans.

### **Avslutande kommentar**

Med detta remissvar vill vi föra fram att vi är många medborgare i Stockholm som efterfrågar – och är mer än redo för – en tuffare klimatpolitik, en modig miljöpolitik, som leder till en genomgripande omställning. En politik som vågar säga som det är, agera nu, och stärka demokratin. Vi för gärna en dialog med er angående detta. Extinction Rebellion Stockholm önskar komma i kontakt med samtliga lokalpolitiker för att överlämna en broschyr som på ett tydligt sätt, utifrån aktuell vetenskaplig fakta, beskriver nuläget. Vi önskar förslag på tid för detta från samtliga partier.

## **Neste AB**

**Nestes AB yttrande** daterat den 14 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

### **Övergripande synpunkter**

Neste välkomnar ett mycket ambitiöst miljöprogram och att detta kompletteras med en konkret klimathandlingsplan. För att det skall vara möjligt att nå såväl de globala som nationella och lokala klimatmålen kommer det att krävas mycket omfattande åtgärder. Därvid finns det inte en lösning utan framgången i klimatarbetet bygger på att många olika lösningar används. Både miljöprogrammet och handlingsplanen ger uttryck för en sådan ståndpunkt och det är bra.

Neste kan bidra till det arbetet med förnybar diesel. Det är i varje fall på kort sikt den snabbaste vägen att minska klimatutsläppen från vägtrafik och arbetsmaskiner. Här kan och kommer Neste att göra en mycket betydande insats när det gäller att minska klimatutsläppen från framför allt transportsektorn men också entreprenad- och jordbrukssektorn.

### **Förnybar diesel**

Neste vill framhålla att det kan vara enkelt att förväxla förnybar biodiesel (HVO) med andra

bränsletyper med snarlika namn. HVO är en premium-diesel tillverkad av nästintill 100 % förnybara råvaror som släpper ut väldigt lite ny koldioxid i atmosfären. Det är skillnad mellan Nestes förnybara biodiesel och annan biodiesel. Den förnybara biodieseln är kvalitetsmässigt bättre eftersom den kan bytas ut mot fossil diesel och kan i princip svara för 100 % inblandning.

Förnybar diesel kan därför användas i den befintliga fordonsflottan av dieselmotorer. Det är därför ett av de snabbaste sätten att minska klimatutsläppen från vägtrafiken. Och det kan ske utan att fungerande fordon behöver skrotas och är därmed ett resurssnålt alternativ.

Statistik från BIL Sweden gällande nyförsäljning av bilar visar att även om andelen el- och

hybridbilar ökar kraftigt så stod försäljningen av dieselmotorer under 2019 för 33,5 procent av totala antalet nyregistreringar. Det gör att många, också i Stockholm, kommer under lång tid att köra runt i en dieselmotorbil.

Förnybar diesel minskar klimatutsläppen med upp till 90 % jämfört med fossil diesel.

Dessutom minskar också andra utsläpp

- 33% lägre nivåer av fina partiklar
- 9% mindre kväveoxider (NOx)
- 30% mindre kolväten (HC)
- 24% lägre kolmonoxid (CO) -utsläpp
- reducerade nivåer av polyaromatiska kolväten (PAH)

Neste anser därför att förnybar diesel borde ges ett större utrymme i de åtgärder som föreslås i programmet och handlingsplanen.

### **Samarbete med staden**

I miljöprogrammet konstateras att staden inte ensam kan klara att uppnå målen i



miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Här efterfrågas samarbete med såväl akademi som näringsliv. Neste vill framhålla att företaget gärna deltar i ett sådant samarbete och skulle välkomna om stadens samarbeten också gavs mer kontinuerliga och formaliserade former.

Klimatpakten är ett exempel på samarbeten som varit framgångsrika och den biogas-grupp som brukade mötas någon gång i halvåret hade stor betydelse för att öka biogasen på drivmedelsmarknaden i Stockholm.

Neste ser gärna liknande lösningar när det gäller miljöprogramarbetet. Det gäller särskilt om samarbetet kan ges konkreta former. Ett sådant konkret exempel är det samarbete som Neste med flera har med Esbo i Finland.

Syftet med samarbetet är att Esbo ska bli världens mest hållbara stad.

<https://www.espooinnovationgarden.fi/en/espoo-innovation-garden/media/news/espoo-among-the-most-sustainable-cities-in-europe/> . Samarbetet med Esbo har varit framgångsrikt då Esbo i en rapport från Telos – the Brabant Centre for Sustainable Development – utsetts till världens mest hållbara stad där för övrigt Stockholm kom på andra plats.

#### **Innovativa samarbeten**

I miljöprogrammet uttrycks också en ambition att prova innovativa lösningar i miljö- och klimatarbetet. Även här kan Neste bidra med en betydande insats. Nestes förnybara diesel kommer till 80 % från rest- och avfallsprodukter. Här kan matavfall användas som råvara till biodrivmedel och det är glädjande att Stockholm stad nu beslutat om obligatorisk matavfallsåtervinning med målet om att 70 procent av allt matavfall ska samlas in.

Det gäller också för återvinning av plast. Det beskrivs som en utmaning för staden att minska den fossila plasten i avfallsförbränningen. Att göra fordonsbränsle av insamlad plast som inte kan materialåtervinnas är en fördel jämfört med förbränning för el- och värmeproduktion eftersom de fossila alternativen för fordon är mycket färre.

#### **Utsläpp av CO<sub>2</sub> och NO<sub>2</sub>**

Det finns en potentiell konflikt mellan åtgärder för klimatet och åtgärder som minskar kvävedioxidhalten. Neste anser inte att miljöprogrammet och handlingsplanen tillräckligt adresserar den konflikten. Förslaget gör inte heller en tydlig prioritering mellan dessa miljöproblem.

I avsnittet ”Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö” i miljöprogrammet föreslås att miljö kvalitetsmålet för timmedelvärde för kvävedioxid blir en indikator på ren luft. Vi anser att det vore olyckligt om den nya indikatorn för kvävedioxid ensamt skulle bli bestämmande för vilka åtgärder som ska vidtas när det gäller vägtrafiken. Detta eftersom förnybar diesel är den snabbaste vägen att minska klimatutsläppen från vägtrafiken.

Klimatfrågan är i högsta grad en ödesfråga och den möjlighet som förnybar diesel innebär att snabbt minska klimatutsläppen riskerar att gå om intet om fokus enbart ligger på kvävedioxid. Det finns rentav en betydande risk att många människor går över från dieslbilar till andra mer klimatbelastande energislag, såsom bensin. En utveckling som redan börjat synas i försäljningsstatistiken från BIL Sweden.

Luftkvaliteten i staden är naturligtvis viktig att rikta ytterligare insatser för att förbättra, men inte till priset av ökade klimatutsläpp. Samtidigt är det också viktigt att ha i minne att denna blivit mycket bättre de senaste 30 åren, även när det gäller kvävedioxider. Under samma tidsperiod har dock klimatutsläppen från vägtrafiken

knappt förbättrats alls. Därför är det angeläget att följa upp utvecklingen av utsläpp för såväl luft som klimatutsläpp inom hela staden, samt de sammantagna effekterna av införandet av den nya miljözonen för lätta fordon på Hornsgatan.

### **Sammanfattning**

Neste ser fram emot att konstruktivt arbeta tillsammans med stadens olika delar för att minska klimatutsläppen inom Stockholm. Vi är angelägna om att på olika sätt bidra till en bättre stad och prövar gärna nya innovativa lösningar för att uppnå målen i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Neste är emellertid angelägen om att de stora klimatfördelarna med förnybar diesel inte hamnar i skymundan på grund av målsättningarna om luftkvalitet.

## **Svensk Betong**

**Svensk Betongs** yttrande daterat den 15 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Vi vill tacka Stockholms stad för en genomarbetad klimathandlingsplan. Vi instämmer i att det behövs en plan med konkreta och tidsatta åtgärder för att uppnå ett nettonollutsläpp av koldioxid till 2045 i enlighet med uppställda nationella och internationella mål. Vi ser det som mycket positivt att Stockholms stad har en ambition att arbeta i linje med de färdplaner för fossilfri konkurrenskraft som olika branscher, bland annat betongbranschen, tagit fram inom regeringens initiativ Fossilfritt Sverige.

Eftersom Svensk Betong är en branschorganisation för företag som tillverkar betong och betongelement har vi inriktat våra kommentarer och synpunkter på de delar i planen som handlar om åtgärder inom samhällsbyggandet ”Nyproduktion av byggnader och anläggningar”.

### **Våra synpunkter kan sammanfattas enligt**

- Vi ser mycket positivt på att Stockholms stad inom en snar framtid avser att införa krav på utsläpp av koldioxid från byggandet. Det finns idag klimatförbättrad betong att tillgå på marknaden och vi ser därför att krav kan bidra till att påskynda efterfrågan på sådan betong.
- Även om det är viktigt att snabbt få igång ett klimatreducerat byggande måste kravställandet utformas så att det inte sker på bekostnad av kvalitet, kostnader, fri konkurrens mm.

Om klimatberäkningar för byggnader ska bli ett tillförlitligt beslutsstöd för minskad klimatpåverkan måste byggandets hela livscykel beaktas. Vi efterlyser därför en plan för hur Stockholms stad avser utveckla kravet i den riktningen.

### **Krav ska ställas ur en byggnads livscykelperspektiv**

Vi stödjer helt och hållet utgångspunkten att kraftfulla åtgärder måste vidtas för att inom en snar framtid minska koldioxidutsläppen. Men när det gäller byggnader som ska fungera under lång tid, i de flesta fall mer än 100 år, så måste även det mer långsiktiga perspektivet av miljöpåverkan finnas med. Det är något vi saknar i Klimathandlingsplanen:

Vi tolkar Stockholms stads förslag till åtgärder 2020-2023, bland annat LCA krav vid upphandling av nyproduktion, som att endast byggnadens produktionskedje ska beaktas vid kravställandet. Det framgår inte tydligt av Klimathandlingsplanen vilka

delar av byggnaders livscykel som ska ingå vid kravställanden men vi grundar vår tolkning på de hänvisningar som görs till beräkningsverktyget BM som tagits fram av IVL och som i dagsläget endast hanterar produktionsskedet. Det betyder att miljöpåverkan under drifts- och slutskedet, såsom BM nu är utformat, inte kommer att ingå i kravställandet vilket är olyckligt och riskerar att skapa suboptimeringar, se nedan. Vi har förståelse för att detta krav inte kan införas redan 2020 eftersom de flesta tillgängliga beräkningsverktygen inte omfattar hela livscykeln. Men vi efterlyser en komplettering av Klimathandlingsplanen där det framgår att kravet planeras att stegvis utökas till att gälla byggnadens hela livscykel. Först då kommer det att bli möjligt att LCA blir ett tillförlitligt beslutsstöd för minskad miljöpåverkan från byggnader.

Det ska också noteras att det i Boverkets förslag till införande av krav på klimatdeklaration tydligt framgår att kravet i ett första skede omfattar produktionsskedet men planeras att i ett nästa steg utökas till att omfatta byggnadens hela livscykel. Vi vill också påpeka att det i Klimathandlingsplanen felaktigt hänvisas till att Boverket föreslår införande av krav på klimatdeklaration från 2021. Enligt Boverkets förslag planeras införande av krav på klimatdeklaration från januari 2022.

#### **Risker med att begränsa kravställande till produktionsskedet**

En klimatdeklaration kan inte betraktas som LCA baserad så länge alla moduler i livscykeln, enligt gällande standard EN 15978, inte medtas. Att begränsa kravställanden till en avgränsad del av livscykeln riskerar att styra mot suboptimeringar. De fullständiga livscykelanalyser som genomförts på hela byggnader, tex Riksbyggens Viva, visar att en stor del av klimatpåverkan uppkommer även under drifts- och slutskedet (B- och C-skedet) och som därmed inte kan bortses från. Effekten av att enbart beakta produktionsskedet (A-skedet) innebär att byggnader med material där klimatpåverkan uppkommer tidigt i livscykeln kommer att redovisa hög klimatpåverkan jämfört med byggnader och material där klimatpåverkan uppkommer under senare delar av livscykeln, dvs. under B- och C-skedet – även om klimatpåverkan sett över livscykeln är densamma för de två lösningarna. En konsekvens av detta blir att marknaden, på felaktiga grunder väljer bort lösningar och material, tex betong, som har låg klimatpåverkan under B- och C-skedet. Det betyder att man med Klimathandlingsplanen styr mot material och byggnader med låg klimatpåverkan i byggskedet oavsett vad som händer i senare skeden: behov av underhåll, utbyten av byggdelar, energibehov och möjlighet att återanvända och återvinna. Detta är något som direkt strider mot den strävan mot resurseffektivitet och cirkularitet som beskrivs i delbetänkandet ”Resurseffektiv användning av byggmaterial” som lämnats av Kommittén för modernare byggregler på uppdrag av regeringen, Statens offentliga utredningar SOU 2018:51. Av samma skäl riskerar Klimathandlingsplanen, såsom den just nu är utformad utan plan på att inkludera hela livscykeln, också att snedvrider konkurrensen på marknaden, något som är en grundläggande och viktig del för framtidens hållbara byggande. Bra att vidta åtgärder redan 2020-2023.

Samtidigt som det är viktigt att ställa krav ur ett livscykelperspektiv för att undvika risker med försämrad kvalitet, snedvriden konkurrens osv. så stödjer vi Stockholms stad i ambitionen att införa krav så fort som möjligt. Det ligger också i linje med betongbranschens färdplanarbete där målsättningen är att till 2023 halvera husbyggnadsbetongens klimatpåverkan jämfört med den betong som använder ca

1990. Det har visat sin fullt möjligt att genomföra en sådan förbättring och det finns idag klimatförbättrad betong på marknaden som uppfyller det kravet även om användningen i löpande byggproduktion ännu är begränsad. Vi ser därför positivt på alla initiativ som skapar drivkrafter för användning av klimatförbättrad betong redan nu. Klimathandlingsplan är definitivt ett sådant exempel och vi ser med förväntan fram emot att följa de positiva effekterna de närmaste åren.

## **Reservationer m.m. Arbetsmarknadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Salar Rashid (S) och Rashid Mohammed (V) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anför följande.

Vi välkomnar den efterlängtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt. I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS. I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS. Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen. Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder. I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta

miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser sig staden rådighet.

Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är frånvarande i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare. Slutligen ska staden inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

*Ersätтарыtrande* gjordes av Maria Jansson (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar den nya klimathandlingsplanen men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen.

Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar.

Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som handlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel.

Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att Stockholmarna ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörsplantager för tillverkning av etanol.

Vi ser positivt på att handlingsplanen lyfter vikten av att följa upp konsumtionens klimatpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen.

För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmare nämns i handlingsplanen, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ. Det måste bli enklare för stockholmare att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I handlingsplanens avsnitt om cirkulär ekonomi och återbruk nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna. Vi beklagar också att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om en återbruchsdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i en klimathandlingsplan som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden. När det kommer till utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökat utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegonorm inom den kommunala verksamheten. Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna.

## **Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Se reservation från (S) i Hässelby-Vällingbys stadsdelsnämnd.

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

Se reservation från (V) i idrottsnämnden.

## **Fastighetsnämnden**

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Se reservation från (S) i Hässelby-Vällingbys stadsdelsnämnd

*Reservation* anfördes av Siri Källgren m.fl. (V) enligt följande.

Se reservation från (V) i idrottsnämnden.

## Idrottsnämnden

*Reservation* anfördes av Tobias Johansson m.fl. (V) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anføra följande.

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser. Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten



måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden. Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

*Reservation* anfördes av Suhur Salahyusuf m.fl. (S) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anför följande.

Vi välkomnar den efterlängtrade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen. Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser sig staden rådighet.

#### **Åtgärder inom transportsektorn**

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Utsläppen från transporter måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade utsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgod kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000

ton utsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tunghafikutfredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt.

Att utsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Genom tillskapande av fler samlastningscentraler blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, utsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stötta i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad.

Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, men om det inte går bör staden gå före genom att ändå kommunicera att det inte kommer att säljas några fossila drivmedel i staden. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga "aspiratoriska" mål driver på förändringar i andra led.

I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, uträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoollösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen bör skärpas så att det blir ännu mer fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår.

För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferentialeras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferentialeras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt. I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes

av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full kostnad av flyget kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen

Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att veta om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen.

Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt

har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan alltså vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i handlingsplanen.

Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering.

Vad gäller fjärrvärmens måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen står att stängningen ska ske senast år 2022, detta måste justeras till år 2020.

Åtgärder inom elproduktion och användning

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver.

Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödig förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot effektbrist och nätkapacitetsbrist.

Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar.

Åtgärder inom gasproduktion och användning.

I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp. Läckaget är mångdubbelt större än utsläppen vid förbränningen av gas. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras. Staden bör också sätta upp vad Agenda 2030-rådet kallar för ett aspiratoriskt mål om att endast förnybar gas ska användas senast år 2030.

Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller

åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv.

En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicy uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS.

I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicy måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjligt. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad.

## Kulturnämnden

*Reservation* anfördes av Torun Boucher m.fl. (V) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande.

Det är glädjande att en ny Klimathandlingsplan till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att både handlingsplanen och programmet kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med

en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden. Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser. Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta. Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots. Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden. Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att

det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla ITverktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur och parkvård i staden. Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden. Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

*Reservation* anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande.

Vi välkomnar den efterlängtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. I remissförslaget är stockholmarnas och civilsamhällets deltagande frånvarande i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Kapitlet ”Samverkan med stadens näringsliv, stockholmarna och nätverk för städens klimatarbete” behöver utvecklas och stärkas. Kulturnämnden har genom sitt stöd till stadens folkbildningsorganisationer en viktig del i att stärka samarbetet med, och kunskapsspridningen till, stadens invånare. Även som arrangör av många evenemang kan kulturnämnden fylla en viktig funktion i detta arbete. Det perspektivet saknas idag nästan helt i klimathandlingsplanen. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt. I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer



som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS. Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster. Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser Handlingsplanen saknar mål för utsläppsminskningar på de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är inte tillfredsställande. Samtliga åtgärder måste ha beräknade utsläppsminskningar, det är inte rimligt att de konsumtionsbaserade utsläppen undantas från detta. När åtgärder beslutas måste det framgå vad de beräknas leda till och vara möjligt att följa upp utfallet. Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare. En viktig aspekt för att kunna minska de konsumtionsbaserade utsläppen är att människor ska ges möjlighet att delta i aktiviteter som inte skapar växthusgasutsläpp och vistas i rum som inte bygger på konsumerande av resurser. Här spelar kulturen och kulturförvaltningens olika verksamheter en stor roll. Menar staden allvar med att nå minskade konsumtionsutsläpp så kan man inte samtidigt minska öppettider på stadens bibliotek exempelvis. På samma sätt är en cirkulär ekonomi en förutsättning för minskade konsumtionsutsläpp. Biblioteken är ett fantastiskt exempel på ett smart sätt att nyttja resurser. Detta borde spridas till fler områden, t.ex. sportotek för idrottsredskap. Att minska tillgången till delad media går stick i stäv med ambitionen att minska stockholmarnas klimatutsläpp. I slutändan handlar det om den helhet som stadens råd för Agenda 2030 framhåller: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta bygger dock på att staden inte minskar utan tvärtom ökar resurserna till t.ex. bibliotek och kulturskola. Det går inte att hantera klimatfrågan skilt från stadens verksamhet och särskilt inte när det kommer till konsumtionsutsläppen som kanske är det svåraste för staden att hantera.

## **Kyrkogårdsnämnden**

*Reservation* anfördes av Inger Edvardsson m.fl. (S) och Thereza Nordlund m.fl. (V) enligt följande.

Se reservation från (S) i Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.

*Reservation* anfördes av Thereza Nordlund m.fl. (V) enligt följande:

Se reservation från (V) i idrottsnämnden.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Se reservation från (S) i Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.

*Reservation* anfördes av Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

Se reservation från (V) i kulturnämnden.

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

Det är mycket positivt att staden nu tagit fram en klimathandlingsplan som ska peka ut åtgärder för hur staden ska uppnå de uppsatta klimatmålen. Handlingsplanen kan dock i vissa avseenden vara svårtolkad då rådigheten för olika åtgärder ibland ligger helt på staden men i andra fall kan kräva nationella åtgärder. Vi skulle önska att det på ett enklare sätt skulle gå att utläsa vilka åtgärder som är avhängiga statliga beslut och vilka åtgärder som staden har egen rådighet över.

*Särskilt uttalande* gjordes av Anton Clarholm (SD) enligt följande.

Klimathandlingsplanen beskriver hur staden planerar att nå sina mycket ambitiösa klimatmål. Dokumentet är överlag gediget genomarbetat och innehåller både uppgifter om förbättringar som redan uppnåtts, inventering och analyser av områden med stor klimatpåverkan samt strategier för att minska klimatpåverkan i de områden som idag bedöms ha Miljö- och hälsoskyddsnämnden Sida 16 (16) Tekniska nämndhuset Fleminggatan 4 Box 8136 104 20 Stockholm [www.stockholm.se/miljoforvaltningen](http://www.stockholm.se/miljoforvaltningen) stor besparingspotential. Sverigedemokraterna ställer sig bakom att Stockholm ska vara ledande i miljö- och klimatfrågor och uppskattar att staden tagit fram en ambitiös plan. Det finns dock vissa områden inom planen som vi anser förbisets och där antaganden gjorts som ej är självklara vilket riskerar att leda till att de faktiska utfallet av arbetet riskerar att bli ineffektivt, dyrt och i värsta fall kontraproduktivt. Livscykelperspektivet är fundamentalt för att uppnå reella resultat i klimatfrågan. Detta nämns i vissa delar av planen (LCA-krav vid nybyggnation bl.a.) men Sverigedemokraterna skulle även vilja att detta perspektiv lyfts även i andra sammanhang. Exempel på detta är satsningar på solceller och elektrifiering av fordon, där klimatnyttan med dessa är långt ifrån självklar ur ett livscykelperspektiv. Även

kostnadsperspektivet på klimatåtgärder är centralt. För att få en effektiv minskning av klimatavtrycket bör de mest kostnadseffektiva åtgärderna prioriteras. Vi hade önskat att detta perspektiv i högre grad genomsyrat handlingsplanen. Utfallet av den enskilda åtgärden i termer av klimatnytta per satsat krona är alltid en funktion av intelligent planering, dimensionering, kravställning och upphandling, och man bör vara mycket försiktig med att anta generella nyttor med en typ av åtgärd. Med utgångspunkt från kostnads- och livscykelperspektiv hade vi därför gärna sett att staden utreder möjligheterna att arbeta mer med klimatfrågor i ett internationellt perspektiv, exempelvis via klimatkompensering. Om en åtgärd i Stockholm vida understiger effektiviteten i klimatbesparing i termer av kr/CO<sub>2</sub>ekv är det mer effektivt samt billigare att lägga pengarna på en tillförlitlig klimatkompensering. Detta ligger även i linje med Sverigedemokraternas förslag till budget 2020.

*Ersätтарыtrande* gjordes av Sofia Tahko (KD) i enlighet med det ovan redovisade särskilda uttalande från Miljöpartiet, Moderaterna, Liberalerna och Centerpartiet

## **Socialnämnden**

*Reservation* anfördes av Alexandra Mattson Åkerström m.fl. (V) enligt följande.

1. Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. Att därutöver utöver anföra

Det är glädjande att en klimathandlingsplan till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att både handlingsplanen och Miljöprogrammet kommer så pass försenade då verk-samheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik.

Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Klimathandlingsplanen och Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta till-växt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som före-nar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta inne-bär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och

omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Helt riktigt anges biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att be-hövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser. Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa samman-hang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäl-ler exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivs-policy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett för-ändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden. Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska

uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden. Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

*Reservation* anfördes av Karin Gustafsson m.fl. (S) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande.

Vi välkomnar den efterlängtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt. I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS. Vi vill framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet.

Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser sig staden rådighet.

Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är frånvarande i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det

engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare. Slutligen ska staden inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

*Särskilt uttalande* gjordes av Linnéa Vinge (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna instämmer om att Stockholm bör vara ett föredöme gällande klimatarbetet och skapandet av en hållbar utveckling. Vi vill dock understryka att åtgärder kopplat till detta arbete bör analyseras med utgångspunkt i sin kostnadseffektivitet och påverkan på stockholmarnas vardag. Att det ska föreligga tvång på företag och stockholmare att anpassa sig till privatekonomiskt kostsamma åtgärder är fel väg att gå för att utveckla både Stockholm och stadens klimatåtgärder. Att bostadsbristen, och därmed den ökade trångboddheten i staden, presenteras som något positivt vänder vi oss emot.

Vi anser att klimatinsatser bör göras där de har störst effekt per satsad krona, vilket innebär att internationella klimatinvesteringar som minskar utsläppen från de största utsläppsländerna bör prioriteras. Att genomföra dyra, men i praktiken verkningslösa klimatinsatser när mer kostnadseffektiva alternativ står till buds är inte att ta ansvar skattebetalarnas pengar.

Sverigedemokraterna vill se en klimatpolitisk baserad på kostnadseffektivitet och respekt för invånarnas behov i deras vardag.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Ulf Walther m.fl. (S) enligt följande

Se reservation från (S) i Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.

*Reservation* anfördes av Jonas Santesson m.fl. (V) enligt följande

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anför följande.

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck

i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis-och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden. Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelerspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelerspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser. Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta. Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp –något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö-och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro –återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots. Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden. Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska

mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur-och parkvård i staden. Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden. Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

Ersätтарыttrande gjordes av Madeleine Kaharascho Fridh (Fi) enligt följande.

Om jag hade haft rösträtt skulle jag föreslå stadsbyggnadsnämnden att delvis godkänna kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande: Vi välkomnar den nya klimathandlingsplanen men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver.

Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö-och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som handlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel. Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att Stockholmare ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörplantager för tillverkning av etanol. Vi ser positivt på att handlingsplanen lyfter vikten av att följa upp konsumtionens klimatpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen. För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i



större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmare nämns i handlingsplanen, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ. Det måste bli enklare för stockholmare att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I handlingsplanens avsnitt om cirkulär ekonomi och återbruk nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna. Inte minst bidrar stadens bibliotek som bygger på att böcker lånas istället för köps samt verksamheter som fritidsbanker där sportutrustning lånas till såväl social hållbarhet som vår delningsekonomi. Verksamheter som dessa nämns dessvärre inte alls. Vi beklagar också att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om en återbruksdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i en klimathandlingsplan som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden. När det kommer till utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökad utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegonorm inom den kommunala verksamheten. Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Därför skulle det vara hjälpsamt om föreslagna åtgärder hade en uppskattad prislapp. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se.

## **Trafiknämnden**

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anförda följande.

Vi välkomnar den efterlängtrade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma

år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt. I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS. Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: ”Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.” Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen. Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

#### *Åtgärder inom transportsektorn*

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Koldioxidutsläppen från transporter måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Det är mycket allvarligt att det saknas åtgärder motsvarande 84 100 ton för att gå i linje med det nationella transportmålet. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt. I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar. En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgod kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års

statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt. Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Detta måste ändras. Ett sätt är att skapa fler samlastningscentraler, då blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, koldioxidutsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad. Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, det är en av de saker som staden bör verka för. Parallellt bör ett arbete föras med regionen för att hitta möjligheter att nå ett regionalt stopp som kan kommuniceras med stockholmarna i god tid. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga "aspiratoriska" mål driver på förändringar i andra led. Trafiknämnden Sida 5 (10) Fleminggatan 4 Box 8311 104 20 Stockholm [www.stockholm.se/trafikkontoret](http://www.stockholm.se/trafikkontoret) I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, uträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoolslösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen måste utvärderas så att dessa snarast vid behov kan skärpas i syfte att göra det fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår. För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram. Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna

miljödifferenteras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferenteras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt. Handlingsplanens föreslagna åtgärder fokuserar endast på att verka för att straffa dem som gjort ett felaktigt val när de köpte bil för tio år sedan. Vi behöver istället sätta fokus på att verka för att stockholmarna gör rätt val nu. Staden borde därför verka för att malus-delen i bonus malus-systemet stärks så att det blir avsevärt dyrare att idag köpa en tyngre bil som ska drivas med fossilt bränsle. Samtidigt som staden försöker Trafiknämnden Sida 6 (10) Fleminggatan 4 Box 8311 104 20 Stockholm [www.stockholm.se/trafikkontoret](http://www.stockholm.se/trafikkontoret) påverka regeringen och EU kring regleringen av etanol måste staden också uppvakta regeringen om att påskynda ökningen av reduktionsplikten så att befintliga dieslbilar snarast kan köras på biodiesel. I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan. En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full markhyra av flygplatsen kan biljettpreiser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

#### *Åtgärder inom elproduktion och användning*

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver. Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödigt förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot effektbrist och nätkapacitetsbrist. Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla

skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar.

#### *Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter*

Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

#### *Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser*

Handlingsplanen saknar mål för utsläppsminskningar på de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är inte tillfredsställande. Samtliga åtgärder måste ha beräknade utsläppsminskningar, det är inte rimligt att de konsumtionsbaserade utsläppen undantas från detta. När åtgärder beslutas måste det framgå vad de beräknas leda till och vara möjligt att följa upp utfallet. Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv. I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyn måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjlig. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad. Handlingsplanen behöver också kompletteras med en åtgärd om att införa ett system för klimatkompensation av flygresor

*Ersätтарыtrande* gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

Feministiskt initiativ välkomnar klimathandlingsplanen, men det är anmärkningsvärt att den kommer efter att 2020 års budget är beslutad och så sent att det blir svårt för förvaltningarna att integrera den i verksamhetsplanerna för året.

Klimathandlingsplanen kommer de facto ta sin start först 2021. Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från Trafiknämnden Sida 9 (10) Fleminggatan 4 Box 8311 104 20 Stockholm [www.stockholm.se/trafikkontoret/privatbilism](http://www.stockholm.se/trafikkontoret/privatbilism), som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som handlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel. Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att stockholmarna ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörplantager för tillverkning av etanol. Vi ser positivt på att handlingsplanen lyfter vikten av att följa upp konsumtionens klimatpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen. För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmarna nämns i handlingsplanen, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ. Det måste bli enklare för stockholmarna att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I handlingsplanens avsnitt om cirkulär ekonomi och återbruk nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas

konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna. Vi beklagar också att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om en återbruksdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i en klimathandlingsplan som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden. När det gäller utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökat utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegonorm inom den kommunala verksamheten.

## **Utbildningsnämnden**

*Reservation* anfördes av Karin Lekberg m.fl. (S) enligt följande.

Se (S) reservation i Hässelby-Vällingby

*Reservation* anfördes av Tina Kratz m.fl. (V) enligt följande.

Det är glädjande att en ny Klimathandlingsplan och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

## **Äldrenämnden**

*Reservation* anfördes av Mirja Räihä m.fl. (S) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande.

Vi välkomnar den efterlängtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5- gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt. Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen. I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av bygnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser sig staden rådighet. Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, men om det inte går bör staden gå före genom att ändå kommunicera att det inte kommer att säljas några fossila drivmedel i staden. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga ”aspiratoriska” mål driver på förändringar i andra led. En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin



nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan alltså vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i handlingsplanen. En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicys uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS. Idag ställs inte några krav i upphandling av hemtjänst om vilka bilar som ur miljöhänsyn kan godkännas och förvaltningen bör utreda förutsättningarna för att införa krav i upphandlingarna i syfte att minska användningen av fossilbränslen och miljöpåverkan.

*Reservation* anfördes av Robert Mjörnberg m.fl. (V) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anföras följande.

Det är glädjande att ett ny Klimathandlingsplan till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Klimathandlingsplanen och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och

en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden. Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelerspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelerspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser. Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta. Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitiken och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots. Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden. Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs

politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden. Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden. Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Söderström (SD) enligt följande.

Se särskilt uttalande från (SD) i socialnämnden.

### **Överförmyndarnämnden**

*Reservation* anfördes av Kenan Parlak m.fl. (V) enligt följande.

Se reservation från (V) i stadsbyggnadsnämnden.

*Reservation* anfördes av Björn Sjöberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

Nämnden bifaller delvis förvaltningens förslag till beslut.

Nämnden anför därutöver följande:

Vi välkomnar den efterlängtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimat-omställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan fö-ras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kom-mer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt. I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället

göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS. Vi vill framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet.

Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. De före-slagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energi-effektiviserande åtgärder.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser sig staden rådighet.

Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är frånvarande i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare. Slutligen ska staden inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Johan Heinonen m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och att därutöver anföras:

Vi välkomnar den efterlängtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär

i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt. Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen. Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder. I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis Bromma stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-02-06 energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser sig staden rådighet. Åtgärder inom transportsektorn Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Utsläppen från transporter måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt. I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade utsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar. En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgod kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton utsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen

redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt. Att utsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Genom tillskapande av fler samlastningscentraler blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, utsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda Bromma stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-02-06 platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Ålskade stad. Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, men om det inte går bör staden gå före genom att ändå kommunicera att det inte kommer att säljas några fossila drivmedel i staden. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga ”aspiratoriska” mål driver på förändringar i andra led. I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, utträta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoolslösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen bör skärpas så att det blir ännu mer fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår. För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram. Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferentialeras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferentialeras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt. Bromma stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-02-06 I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år

2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan. En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full kostnad av flyget kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra. Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att veta om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion. En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen. Bromma stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-02-06 Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan alltså vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i

handlingsplanen. Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering. Vad gäller fjärrvärmens måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen står att stängningen ska ske senast år 2022, detta måste justeras till år 2020. Åtgärder inom elproduktion och användning I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver. Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödig förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot effektbrist och nätkapacitetsbrist. Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete Bromma stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-02-06 avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar. Åtgärder inom gasproduktion och användning I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp. Läckaget är mångdubbelt större än utsläppen vid förbränningen av gas. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras. Staden bör också sätta upp vad Agenda 2030-rådet kallar för ett aspiratoriskt mål om att endast förnybar gas ska användas senast år 2030. Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket



bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv. En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid Bromma stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-02-06 för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicy uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS. I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjligt. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad

## **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Veronica Palm m.fl. (S) enligt följande.

*Se reservation från (S) i Bromma stadsdelsnämnd.*

*Reservation* anfördes av Hassan Jama m.fl. (V) enligt följande.

*Se reservation från (V) i socialnämnden.*

*Särskilt uttalande* gjordes av Tobias Karlsson (SD) enligt följande.

Klimathandlingsplanen beskriver hur staden planerar att nå sina mycket ambitiösa klimatmål. Dokumentet är överlag gediget genomarbetat och Enskede-Årsta-Vantörs

stadsdelsnämnd Sammanträdesprotokoll 2020-02-06 Sida 49 Justerare  
Utdragsbestyrkande Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Box 81, 121 22  
Johanneshov Slakthusplan 8 A, Tfn: 08-508 14 000, e-post: eav@stockholm.se  
innehåller både uppgifter om förbättringar som redan uppnåtts, inventering och  
analyser av områden med stor klimatpåverkan samt strategier för att minska  
klimatpåverkan i de områden som idag bedöms ha stor besparingspotential.  
Sverigedemokraterna ställer sig bakom att Stockholm ska vara ledande i miljöoch  
klimatfrågor och uppskattar att staden tagit fram en ambitiös plan. Det finns dock vissa  
områden inom planen som vi anser förbisetts och där antaganden gjorts som ej är  
självlara vilket riskerar att leda till att de faktiska utfallet av arbetet riskerar att bli  
ineffektivt, dyrt och i värsta fall kontraproduktivt. Generellt gäller att åtgärder som  
medför klimatnytta över tid dels skapar en kostnad i ekonomiska termer, men även en  
negativ klimatpåverkan vid genomförande av åtgärden. Denna klimatpåverkan ska  
sedan ställas emot den rörliga klimatbesparing som åtgärden medför. Detta  
livscykelperspektiv saknas i många delar av klimathandlingsplanen. Exempel på detta  
är elektrifiering av fordon samt utbyggnad av solenergi, där klimatpåverkan vid  
tillverkning av fordon och solcellsanläggningar bör finnas med i beräkningarna. Flera  
av åtgärderna som föreslås innebär skapande av klimatpåverkan idag i och med att  
produkter behöver tillverkas för att ge en rörlig besparing i Sverige. Många av dessa  
produkter, samt råvaruutvinning till dessa, kommer ifrån länder som inte har kommit  
lika långt som Sverige i utveckling av energisystem och klimatsnål  
produktframställning vilket innebär att det finns stor risk för att de rörliga besparingar  
som eftersträvas i Sverige "slås ut" av en stor klimatpåverkan i andra länder.  
Livscykelperspektivet är fundamentalt för att uppnå reella resultat i klimatfrågan.  
Detta nämns i vissa sammanhang i planen (bland annat LCA-krav vid nybyggnation)  
men Sverigedemokraterna skulle även vilja att detta perspektiv lyfts även i andra  
sammanhang. Även kostnadsperspektivet på klimatåtgärder är centralt. För att få en  
effektiv minskning av klimatavtrycket bör de mest kostnadseffektiva åtgärderna  
prioriteras. Detta resonemang lyser med sin frånvaro i handlingsplanen. Med  
utgångspunkt ifrån kostnads- och livscykelperspektiv hade vi därför gärna sett att  
staden utreder möjligheterna att arbeta med klimatfrågor i ett internationellt  
perspektiv, exempelvis via klimatkompensering. Om en åtgärd i Stockholm vida  
understiger effektiviteten i klimatbesparing i termer av kr/CO<sub>2</sub>ekv är det mer effektivt  
samt billigare att lägga pengarna på en tillförlitlig klimatkompensering. Detta framgår  
även av Sverigedemokraternas förslag till budget 2020. När det kommer till minskad  
klimatpåverkan på nationellt plan är energiförsörjningen central. Kärnkraft är långt  
mer effektiv än exempelvis vind och solkraft, vilket nämns som exempel på hur staden  
kan verka för minskad klimatpåverkan. Att bostadsbristen, och därmed den ökade  
trångboddheten i staden, presenteras som något positivt vänder vi oss emot. Att det ska  
föreligga långtgående tvingande åtgärder på företag och orimliga krav på att anpassa  
sig till privatekonomiskt kostsamma åtgärder för stockholmare är fel väg att gå för att  
utveckla både Stockholm och stadens klimatåtgärder.

*Ersätтарыtrande* gjordes av Lisa Palm (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar den nya klimathandlingsplanen men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatrödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver. Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatomål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatorändringar och miljöförstörelse, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som handlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel. Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att Stockholmare ska kunna Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd Sammanträdesprotokoll 2020-02-06 Sida 51 Justerare Utdragsbestyrkande Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Box 81, 121 22 Johanneshov Slakthusplan 8 A, Tfn: 08-508 14 000, e-post: eav@stockholm.se färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörsplantager för tillverkning av etanol. Vi ser positivt på att handlingsplanen lyfter vikten av att följa upp konsumtionens klimatpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen. För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmare nämns i handlingsplanen, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ. Det måste bli enklare för stockholmare att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I handlingsplanens avsnitt om cirkulär ekonomi och återbruk nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka

nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna. Vi beklagar också att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om en återbruksdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i en klimathandlingsplan som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden. När det kommer till utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökat utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegonorm inom den kommunala verksamheten. Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna.

## **Farsta stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Söderström (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Klimathandlingsplan 2020-2023 på remiss. Sverigedemokraterna instämmer om att Stockholm bör vara ett föredöme gällande klimatarbetet och skapandet av en hållbar utveckling. Vi vill dock understryka att åtgärder kopplat till detta arbete bör analyseras med utgångspunkt i sin kostnadseffektivitet och påverkan på stockholmarnas vardag.

Vi anser att klimatsatser bör göras där de har störst effekt per satsad krona, vilket innebär att internationella klimatinvesteringar som minskar utsläppen från de största utsläppsländerna bör prioriteras. Att genomföra dyra lokala, men i praktiken verkningslösa klimatsatser när mer kostnadseffektiva alternativ står till buds är inte att ta ansvar skattebetalarnas pengar eller den globala miljön. Sverigedemokraterna vill se en klimatpolitik baserad på kostnadseffektivitet med respekt för miljön och verkliga behov.

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Maria Ljuslin m.fl. (V) och Eva Fagerhem m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anförda följande.

Vi välkomnar klimathandlingsplanen för åren 2020-2023.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal och progressiv politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi

måste fortsätta vårt klimatarbete i hög takt för att fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel. Det behöver göras i samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige.

Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening riskerar i praktiken att leda till ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt. Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet.

Även ekonomiska aspekter saknas i handlingsplanen. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattade kostnader. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning minskar stadens möjlighet att vara drivande i klimatarbetet.

Vägtransporterna står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser och bilanvändningen ökar. Utsläppen från transporterna måste minska drastiskt och det är ett av de viktigaste områdena i klimatarbetet. Det akuta läget avspeglas inte i handlingsplanens avsnitt *Åtgärder inom transportsektorn* där det istället hänvisas till att en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram.

För att fler ska välja att åka kollektivt istället för att ta bilen, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner för ytterligare områden måste tas fram snarast.

Ett annat mycket viktigt område i klimatarbetet är flygtransporterna. Det är allvarligt att Stockholm låter våra skattebetalare subventionera flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full kostnad av flyget kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

Avsnittet *Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen* blandar åtgärder gällande energianvändning med åtgärder gällande energiproduktion i så hög grad att det blir svårt att veta om utsläppsminskningarna kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Det skapar otydlighet i styrningen och avsnittet behöver därför arbetas om så att det tydligt framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion.

En stor del av klimatpåverkan kommer också från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är allvarligt. Varje försening är ett misslyckande i arbetet med att komma tillrätta med en vår tids största samhällsfrågor.

*Särskilt uttalande* gjordes av Henrik Åkerlund (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Klimathandlingsplan 2020-2023 på remiss. Sverigedemokraterna instämmer om att Stockholm bör vara ett föredöme gällande klimatarbetet och skapandet av en hållbar utveckling. Vi vill dock understryka att åtgärder kopplat till detta arbete bör analyseras med utgångspunkt i sin kostnadseffektivitet och påverkan på stockholmarnas vardag. Att det ska föreligga tvång på företag och stockholmare att anpassa sig till privatekonomiskt kostsamma åtgärder är fel väg att gå för att utveckla både Stockholm och stadens klimatåtgärder. Att bostadsbristen, och därmed den ökade trångboddheten i staden, presenteras som något positivt vänder vi oss emot.

Vi anser att klimatinsatser bör göras där de har störst effekt per satsad krona, vilket innebär att internationella klimatinvesteringar som minskar utsläppen från de största utsläppsländerna bör prioriteras. Att genomföra dyra, men i praktiken verkningslösa klimatinsatser när mer kostnadseffektiva alternativ står till buds är inte att ta ansvar skattebetalarnas pengar.

Sverigedemokraterna vill se en klimatpolitik baserad på kostnadseffektivitet och respekt för invånarnas behov i deras vardag.

### **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Lisa Carlson m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.

Att därutöver anför följande:

Vi välkomnar den efterlängtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser.

Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige.

Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till

indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS. Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen.

Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser sig staden rådighet. Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är frånvarande i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Kapitlet "Samverkan med stadens näringsliv, stockholmarna och nätverk för städens klimatarbete" behöver utvecklas och stärkas.

#### *Åtgärder inom transportsektorn*

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar.

Koldioxidutsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens

parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgod kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt.

Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Detta måste ändras.

Ett sätt är att skapa fler samlastningscentraler, då blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, koldioxidutsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare.

Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Ålskade stad.

Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, det är en av de saker som staden bör verka för. Parallellt bör ett arbete föras med regionen för att hitta möjligheter att nå ett regionalt stopp som kan kommuniceras med stockholmarna i god tid. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga "aspiratoriska" mål driver på förändringar i andra led. I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, utträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoolslösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen måste utvärderas så att dessa snarast vid behov kan skärpas i syfte att göra det fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser.



Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår.

För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferentieras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferentieras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.

Handlingsplanens föreslagna åtgärder fokuserar endast på att verka för att straffa dem som gjort ett felaktigt val när de köpte bil för tio år sedan. Vi behöver istället sätta fokus på att verka för att stockholmarna gör rätt val nu. Staden borde därför verka för att malus-delen i bonus malus-systemet stärks så att det blir avsevärt dyrare att idag köpa en tyngre bil som ska drivas med fossilt bränsle. Samtidigt som staden försöker påverka regeringen och EU kring regleringen av etanol måste staden också uppvakta regeringen om att påskynda ökningen av reduktionsplikten så att befintliga dieslbilar snarast kan köras på biodiesel.

I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik.

Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full markhyra av flygplatsen kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen

Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att utläsa om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens klimathandlingsplan fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen.

Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan alltså vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i handlingsplanen.

I handlingsplanen måste det tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det är inte rimligt att nöja sig med detta. Istället måste staden ta ett kraftigt omtag och förstärka arbetet. Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering.

Vad gäller fjärrvärmens måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen står att stängningen ska ske senast år 2022, detta måste justeras till år 2020. Även koldioxidbudgeten måste justeras. Omställningen av bebyggelsens uppvärmning har tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmens är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid biokraftvärmeverket i Värtan. På sikt är

potentialen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken. En åtgärd som staden behöver arbeta med är att ställa krav på att installera klimatneutral fjärrvärme i nyproduktion av flerbostadshus, skolor och idrottsfastigheter.

I avsnittet kan vi läsa om kvarvarande utsläpp från fjärrvärmen. Där tas bland annat upp el till fjärrvärmens värmepumpar. Det är anmärkningsvärt att kvarvarande utsläpp inte redovisas för något annat än fjärrvärmen. Varför ska utsläpp från elen till fjärrvärmens värmepumpar redovisas med inte elen till fastighetsägares värmepumpar?

#### *Åtgärder inom elproduktion och användning*

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver.

Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödig förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot effektbrist och nätkapacitetsbrist.

Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar.

#### *Åtgärder inom gasproduktion och användning*

I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp.

Läckaget är mångdubbelt större än utsläppen vid förbränningen av gas. Det är oacceptabelt att vi inte låtsas om ett så stort utsläpp i beräkningar och budget. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras.

Staden bör också sätta upp vad Agenda 2030-rådet kallar för ett aspiratoriskt mål om att endast förnybar gas ska användas senast år 2030.

#### *Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter*

Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.

#### *Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser*

Handlingsplanen saknar mål för utsläppsminskningar på de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är inte tillfredsställande.

Samtliga åtgärder måste ha beräknade utsläppsminskningar, det är inte rimligt att de konsumtionsbaserade utsläppen undantas från detta. När åtgärder beslutas måste det framgå vad de beräknas leda till och vara möjligt att följa upp utfallet.

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv.

En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicy uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS.

I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjlig. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort.

Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad. Handlingsplanen behöver också kompletteras med en åtgärd om att införa ett system för klimatkompensation av flygresor.

En av åtgärderna om cirkulär ekonomi handlar om att utreda att införa miniåtervinningscentraler. Det är en bra idé, men inte tillräcklig. Åtgärden bör vidgas till att på flera sätt öka tillgängligheten till återvinning. En annan åtgärd som bör genomföras direkt är att öka öppethållandet på stadens befintliga återvinningscentraler. Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare.

## Kungsholmens stadsdelsnämnd

*Reservation* anfördes av Johanna Karlsson m.fl. (S) enligt följande.

1. Stadsdelsnämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Stadsdelsnämnden beslutar att därutöver anföra följande.

Vi välkomnar den efterlängtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser.

Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige.

Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS. I det här viktiga arbetet måste vi vara vaksamma om att alla åtgärder kommer med. I det program som ligger framför oss idag saknas dock en rad olika områden.

Vi vill i korthet peka på de av dessa som närmast berör stadsdelens område, och framhäver att de behöver arbetas in i programmet:

- Kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling behöver tydliggöras.
- Ekonomiska aspekter som vad de föreslagna åtgärderna kostar behöver framgå.

- Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är frånvarande i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta
- Kapitlet "Samverkan med stadens näringsliv, stockholmarna och nätverk för städernas klimatarbete" behöver utvecklas och stärkas.
- Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter.
- Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan.
- Matstrategin, måltidsriktlinjer och kostpolicys måste uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS
- Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet.
- Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare.

*Särskilt uttalande* gjordes av Max Almflod (SD) enligt följande.

Se särskilt uttalande från (SD) i Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd.

### **Norrmalms stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Petra Gardos EK (M), Maria Karlman Noleryd (L), Ludvig Hubendick (MP) och Christina Linderholm (C) enligt följande

I att hantera de stora miljö- och klimatutmaningarna har städer en allt viktigare roll. Vi välkomnar därför stadens Miljöprogram och Klimathandlingsplan. Det är positivt att det förtydligas att Stockholm hela tiden ska sträva efter att ligga ännu mer i framkant samt att mål både på kort och lång sikt löpande ska omprövas och skärpas i takt med att styrmedel och teknik utvecklas.

Norrmalm som stadsdel kan också bidra genom att ständigt skärpa sitt klimat- och miljöarbete. Det kan exempelvis göras genom hur parker- och parkskötseln utformas, inköp, ökad matavfallsinsamling och energieffektivisering. I en stadsdel där många rör sig är trafikflöden en av de viktigaste frågorna för att minska miljö- och klimatpåverkan. Vi är positiva till de försök och förändringar som gjorts i trafikstyrningen på Norrmalm och vill att det arbetet utvecklas vidare. Vi ser exempelvis med intresse på försöket med smart trafikstyrning på Kungsholmen och vill att smarta trafikljus införs på Norrmalm i linje med prioriteringarna i stadens framkomlighetsstrategi.

*Särskilt uttalande* gjordes av Victor Gustafsson m.fl. (V) enligt följande.

Vänsterpartiet på Norrmalm finner det glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade att verksamheterna nu ges begränsade möjligheter att inarbeta effektiva åtgärder i sina verksamhetsplaner, då program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om till ett hållbart samhälle är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och bestämmer på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det med sin frånvaro - ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet. Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit flera konkreta åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och bullerproblem. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser. Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta. Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp - något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Vad gäller åtgärder för stadsplanering

behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden. Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden. Vikten av trädplanteringar och bevarande av befintliga träd bidrar till att sänka koldioxidhalten i atmosfären. Träd skapar också skugga vilket är mycket viktigt i urbana miljöer som alstrar mer värme än gleset bebyggda områden. Detta bör vara en central angelägenhet i utvecklandet av nya och befintliga parker och grönområden, liksom kring bostadshusens gårdar.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

*Särskilt uttalande* gjordes av Julian Kroon (SD) enligt följande.

Se särskilt uttalande från (SD) i Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd.

### **Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Benjamin Dousa m.fl. (M), Martin Michel (MP) och Pegah Afsharian (C) anmälde enligt följande.

Klimatförändringarna drabbar alla och klimatläget är allvarligt, det ser ut som att Parisöverenskommelsens inriktning på ett 1,5 graders mål inte kommer att uppnås. Vi grönbå i Rinkeby Kista delar uppfattningen att genomgripande och omedelbara åtgärder behöver vidtas för att stoppa klimatförändringarna. Lokala insatser är betydelsefulla och kan verka normerande i det nationella och internationella arbetet för att bryta den destruktiva utvecklingen.

Stockholms stad har en stark roll som förebild när världens länder kommer att mötas igen i Glasgow till hösten. Vi är stolta över att alla Stockholms förvaltningar och bolag arbetar aktivt med miljö och klimatmålen i stadens budget, därför välkomnar vi Klimathandlingsplan 2020-2023.



Som ett styrdokument ska denna plan se till att de gemensamt beslutade målen nås och ambitionen är hög, det måste den vara. Här finns mål om insamling av matavfall vilket bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser samtidigt som det förser stadens parker och planteringar med biokol som blir kolsänkor. Gröna bullerskärmar byggs som absorberar skadliga luftpartiklar, avgaser och buller. Det finns en strategi för ett fossilbränslefrött Stockholm 2040, det kommer att bli tufft men vi är överens om att det ska gå.

Fossilbränslefrött Stockholm arbetar för att fasa ut användning av fossila bränslen och för minskad energianvändning i byggnader, verksamheter och transporter. Staden arbetar aktivt med en långsiktig klimatinvesteringsplan som innefattar energibesparande och koldioxid-utsläppsminskande åtgärder. En strategi för dagvattenhantering är framtagen som underlag att kunna hantera stora vattenmassor och en webbaserad guide för skyfallsplanering är klar. Kopplat till dagvattenstrategin finns en ”grönytefaktor” som används för att säkra ekosystemtjänster i bebyggelseprojekt. Det finns en plan för utfasning av skadliga kemikalier och stödsystem för en hållbar kemikalieanvändning och det finns beslut på hur plaster ska hanteras. Arbetet pågår för fullt i stadsdelar, nämnder och bolag att verkställa alla uppdrag som tas fram i budget inom miljö och klimatområdet.

Vi grönbå i Rinkeby Kista menar att lokala förvaltningar spelar roll i att nå global krislösning. Vi vill också utveckla vårt lokala näringsliv i hållbar riktning. I vår gemensamma budget poängterar vi både social och ekonomisk hållbarhet.

Tillsammans bör vi inrätta ett Agenda 2030 - råd där politik, vetenskap och näringsliv kan mötas och gemensamt arbeta med att förverkliga mänskliga rättigheterna, uppnå jämställdhet och säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Stockholm ska vara en hållbar stad och ytterligare ett redskap är att handla rättvist och med det bidra till rättvisa levnadsvillkor globalt.

Här ser vi svårigheter att mäta mål när konsumtionsbaserade utsläpp ligger utanför stadens rådighet. Syftet med rättvis handel är att samla aktörer att samverka för att uppnå rättvis handel och etisk konsumtion. Stadens egna upphandlingar spelar här en viktig roll. Genom att agera lokalt kan staden bidra globalt att förbättra förutsättningar för producenter i andra länder, här bidrar stadens tjänst ”Klimatsmarta stockholmare” till kunskap och vi ser gärna att allt det som staden redan gör inom återbruk och cirkulär ekonomi sprids till gagn för alla stockholmare.

Styrdokumentet utgår ifrån att Stockholms livsmiljö ska vara hållbar och har långtgående målsättningar, vi lokala politiker tar tacksamt emot medborgares förslag till att göra än mer och kanaliserar förslagen till den nämnd eller bolag som har åtgärdsansvar. Dialoger förs med byggherrar gällande solpaneler och sedumtak och stadsdelen har mål för vegetarisk och ekologisk matkonsumtion. Allt inom ramen för budgetuppdraget.

*Särskilt uttalande* gjordes av Janina Fond (SD) enligt följande.

Se särskilt uttalande från (SD) i Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd.

## **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Tina Kratz m.fl. (V) enligt följande.

Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut  
Därutöver anföras följande

Det är glädjande att en ny Klimathandlingsplan och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta. Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I

miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitiken och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden. Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

*Reservation* anfördes av Monica Lövström m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.  
Att därutöver anföra följande.

Vi välkomnar den efterlängtade Klimathandlingsplan2020-2023 – För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Förvaltningens svar har fångat upp flera viktiga åtgärder som krävs för att staden ska närma sig de nödvändiga klimatambitionerna. Ett exempel är behovet av förbättrad

återvinning i staden och i Skarpnäck. Menar vi allvar med att minska utsläppen från biltrafiken krävs att stadens service planeras därefter. Miniåtervinningscentraler i stadsdelarna liksom tätare hämtning av farligt avfall skulle vara ett sätt att möta behovet.

Vikten av god stadsplanering och ständig utveckling för att möta stockholmarnas krav saknas i klimatplanen. Närmare 70 procent av antalet bilresor i Stockholm görs på fritiden. Syftet med resorna är shopping, fritidsaktiviteter och övriga ärenden. För att möta stockholmarnas behov krävs det en stadsplanering som med större fokus för att möta stockholmarnas behov av fritidsaktiviteter i närområdet. Underskottet av simhallar, allroundhallar, etc är minst sagt stort i den här stan. En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet.

Ett perspektiv saknas helt i klimathandlingsplanen– fotgängarnas. Det mest klimatsmarta sättet att förflytta sig kortare sträckor är till fots. Satsningar på gång- och cykeltrafik är också viktiga ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv. I Skarpnäck strävar många efter att kunna cykla eller promenera till förskolan och skolan. Och många har möjlighet att pendla med kollektivtrafiken till och från jobbet. I Skarpnäck finns en lång tradition av att understödja trafiknämnden i arbetet med att skapa fullvärdiga cykelpendlingsstråk och bidra till att anpassa stadsmiljöerna för att minska konfliktytor mellan gående och cyklister i enlighet med Strategi för ökad cykling. Men arbetet är inte slutfört utan behöver ständigt utvecklas. Stockholm behöver bli en stad för gående, även vintertid. Det kaos som präglar staden de senaste vintrarna är inte acceptabelt och att som den grönbå majoriteten nu utlova en satsning på tre platser i staden är i grunden oetiskt. Varför ska man inte kunna gå säkert i Skarpnäck? Vi föreslår därför en substantiell satsning på att gående ska kunna ta sig fram i vår stad och finansierar det genom en höjning av besöksparkeringsavgifterna i innerstaden med 1 krona per timme.

Avslutningsvis saknar vi målet att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ewa Larsson (MP), Billy Östh m.fl. (M), Sabine Pettersson (L) och Alfred Askeljung (C) enligt följande.

Klimatförändringarna drabbar alla och klimatläget är allvarligt, det ser ut som att Parisöverenskommelsens inriktning på ett 1,5 graders mål inte kommer att uppnås. Vi grönbå i Skarpnäck delar uppfattningen att genomgripande och omedelbara åtgärder behöver vidtas för att stoppa klimatförändringarna. Lokala insatser är betydelsefulla och kan verka normerande i det nationella och internationella arbetet för att bryta den destruktiva utvecklingen.

Stockholms stad har och en stark roll som förebild när världens länder kommer att mötas igen i Glasgow till hösten. Vi är stolta över att alla Stockholms förvaltningar och bolag arbetar aktivt med miljö- och klimatmålen i stadens budget, därför välkomnar vi Klimathandlingsplan 2020-2023. Ett styrdokument ska se till att de gemensamt beslutade målen nås och ambitionen är hög, det måste den vara. Här finns mål om insamling av matavfall vilket bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser samtidigt som det förser stadens parker och planteringar med biokol som blir kolsänkor. Gröna bullerskärmar byggs som absorberar luftpartiklar, avgaser och buller. Det finns en strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040, det kommer att bli tufft men vi är överens om att det ska gå. Fossilbränslefritt Stockholm arbetar för att fasa ut användning av fossila bränslen och för minskad energianvändning i byggnader, verksamheter och transporter. Stadsdelen arbetar aktivt med en långsiktig klimatinvesteringsplan som innefattar energibesparande och koldioxidutsläppsminskande åtgärder. En strategi för dagvattenhantering är framtagen som underlag att kunna hantera stora vattenmassor och en webbaserad guide för skyfallsplanering är klar. Kopplat till dagvattenstrategin finns en ”grönytefaktor” som används för att säkra ekosystemtjänster i bebyggelseprojekt. Det finns en plan för utfasning av skadliga kemikalier och stödsystem för en hållbar kemikalieanvändning och det finns beslut på hur plaster ska hanteras. Arbetet pågår för fullt i stadsdelar, nämnder och bolag att verkställa alla uppdrag som tas fram i budget inom miljöoch klimatområdet.

Styrdokumentet utgår ifrån att Stockholms livsmiljö ska vara hållbar och har långtgående målsättningar, vi lokala politiker tar tacksamt emot medborgares förslag till att göra än mer och kanalisera förslagen till den nämnd eller bolag som har åtgärdsansvar. Dialoger förs med byggherrar gällande solpaneler och sedumtak och stadsdelen har mål för vegetarisk och ekologisk matkonsumtion. Allt inom ramen för budgetuppdraget. Vi grönblå i Skarpnäck menar att lokala förvaltningar spelar roll i att nå global krislösning, vi vill också utveckla vårt lokala näringsliv i hållbar riktning. I vår gemensamma budget poängterar vi både social och ekonomisk hållbarhet och tillsammans har vi inrättat ett Agenda 2030 råd där politik, vetenskap och näringsliv kan mötas och gemensamt arbeta med att förverkliga mänskliga rättigheterna, uppnå jämställdhet och säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. För att gynna den lokala biologiska mångfalden placeras fågel- och fladdermusholkar ut, insektshotell och mulmholkar, det är ett pågående arbete och antalet arter att skydda växer för att klara den biologiska mångfalden. Stockholm ska vara en hållbar stad och ytterligare ett redskap är att handla rättvist och med det bidra till rättvisa levnadsvillkor globalt, här ser vi svårigheter att mäta mål när konsumtionsbaserade utsläpp ligger utanför stadens rådighet. Syftet med rättvis handel är att samla aktörer att samverka för att uppnå rättvis handel och etisk konsumtion, stadens egna upphandlingar spelar här en viktig roll. Genom att agera lokalt kan staden bidra globalt att förbättra förutsättningar för producenter i andra länder, här bidrar stadens tjänst ”Klimatsmarta stockholmare” till kunskap och vi ser gärna att allt det som staden redan gör inom återbruk och cirkulär ekonomi sprids till gagn för alla stockholmare.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mads Lundgaard (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Klimathandlingsplan 2020-2023 på remiss. Sverigedemokraterna instämmer om att Stockholm bör vara ett föredöme gällande klimatarbetet och skapandet av en hållbar utveckling. Vi vill dock understryka att åtgärder kopplat till detta arbete bör analyseras med utgångspunkt i sin kostnadseffektivitet och påverkan på stockholmarnas vardag. Att det ska föreligga tvång på företag och stockholmare att anpassa sig till privatekonomiskt kostsamma åtgärder är fel väg att gå för att utveckla både Stockholm och stadens klimatåtgärder. Att bostadsbristen, och därmed den ökade trångboddheten i staden, presenteras som något positivt vänder vi oss emot. Vi anser att klimatinsatser bör göras där de har störst effekt per satsad krona, vilket innebär att internationella klimatinvesteringar som minskar utsläppen från de största utsläppsländerna bör prioriteras. Att genomföra dyra, men i praktiken verkningslösa klimatinsatser när mer kostnadseffektiva alternativ står till buds är inte att ta ansvar skattebetalarnas pengar. Sverigedemokraterna vill se en klimatpolitik baserad på kostnadseffektivitet och respekt för invånarnas behov i deras vardag.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Frida Brandstedt (KD) i enlighet med det särskilda uttalande från Miljöpartiet, Moderaterna, Liberalerna och Centerpartiet.

### **Skärholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Anna Laine m.fl. (V) enligt följande.

1. Delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Därutöver anföra följande:

Det är glädjande att en ny Klimathandlingsplan till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att den är så pass försenad då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är en av vår tids mest avgörande utmaningar, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna insikt saknas i Klimathandlingsplanen och att detta tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och

omställningsperspektiv som saknas i den nuvarande planen och därför gör att det svävar på målet på flera områden. Planen anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Men det saknas handlingskraft vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, samt en översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser. Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots. Vi skulle också gärna vilja se fler nya lösningar för att minska vattenanvändningen, exempelvis om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden. Det behöver även finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden. Givet att planen erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

*Ersättaryttrande* gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar den nya klimathandlingsplanen men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver. Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och

klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som handlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel. Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att Stockholmarna ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörplantager för tillverkning av etanol. Vi ser positivt på att handlingsplanen lyfter vikten av att följa upp konsumtionens klimatpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen. För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmarna nämns i handlingsplanen, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ. Det måste bli enklare för stockholmarna att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I handlingsplanens avsnitt om cirkulär ekonomi och återbruk nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna. Vi beklagar också att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om en återbruksdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i en klimathandlingsplan som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden. När det kommer till utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”ökad utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegonorm inom den kommunala verksamheten. Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna.



## Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

*Reservation* anfördes av Anna Jonazon m.fl. (S) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anføra följande.

Vi välkomnar den efterlångtade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom handlingsplanen kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att en ny klimathandlingsplan behövdes tas fram och bli klar i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt. I handlingsplanen står att utsläppsbetingen ska arbetas in i nämnders och bolags verksamhetsplaner, fastän dessa redan är antagna. Ett rimligare förfarande är att istället göra betingen till indikatorer som då förs in i stadens ordinarie ledningssystem ILS. Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljöoch klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra Sida 13 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen. Även ekonomiska aspekter saknas i klimathandlingsplanen. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder. I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan.

För varje utförsäljning avsäger sig staden rådighet. Stockholmarnas och civilsamhällets deltagande är frånvarande i klimathandlingsplanen. Den inledande sammanfattningen måste kompletteras med detta. Kapitlet ”Samverkan med stadens näringsliv, stockholmarna och nätverk för städernas klimatarbete” behöver utvecklas och stärkas. Åtgärder inom transportsektorn Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Koldioxidutsläppen från transporter måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt. I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade koldioxidutsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar. Sida 14 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgod kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt. Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Detta måste ändras. Ett sätt är att skapa fler samlastningscentraler, då blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, koldioxidutsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad. Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, det är en av de saker som staden bör verka för. Parallellt bör ett arbete föras med regionen för att hitta möjligheter att nå ett regionalt stopp som kan kommuniceras med stockholmarna i god tid. Agenda 2030-rådet menar att sådana

tydliga ”aspiratoriska” mål driver på förändringar i andra led. I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, utträta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoolslösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool Sida 15 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen måste utvärderas så att dessa snarast vid behov kan skärpas i syfte att göra det fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår. För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram. Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferteras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferteras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt. Handlingsplanens föreslagna åtgärder fokuserar endast på att verka för att straffa dem som gjort ett felaktigt val när de köpte bil för tio år sedan. Vi behöver istället sätta fokus på att verka för att stockholmarna gör rätt val nu. Staden borde därför verka för att malus-delen i bonus malus-systemet stärks så att det blir avsevärt dyrare att idag köpa en tyngre bil som ska drivas med fossilt bränsle. Samtidigt som staden försöker påverka regeringen och EU kring regleringen av etanol måste staden också uppvakta regeringen om att påskynda ökningen av reduktionsplikten så att befintliga dieslbilar snarast kan köras på biodiesel. I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas

nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan. Sida 16 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full markhyra av flygplatsen kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra. Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att utläsa om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion. En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens klimathandlingsplan fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen. Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan alltså vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska Sida 17 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i handlingsplanen. I handlingsplanen måste det tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda. Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det är inte rimligt att nöja sig med detta. Istället måste staden ta ett kraftigt omtag och förstärka arbetet.

Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering. Vad gäller fjärrvärmens måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen står att stängningen ska ske senast år 2022, detta måste justeras till år 2020. Även koldioxidbudgeten måste justeras. Omställningen av bebyggelsens uppvärmning har tack vare fjärrvärmesystemet varit banbrytande. Fjärrvärmens är dock mer än en historisk framgångssaga, den är banbrytande än idag. Stockholm Exergi minskade sina utsläpp med 300 000 ton koldioxid när de år 2016 öppnade det bioeldade kraftverket i Värtan. I år minskar utsläppen med ytterligare 300 000 ton när de stänger kolkraftverket. Till år 2030 är Stockholm Exergis ambition att inte bara vara klimatneutral utan även en kolsänka. Detta är möjligt tack vare den teknik de utvecklar för att fånga in och lagra koldioxidutsläpp från förbränning av biobränslen (BECCS). Så mycket som 800 000 ton koldioxid per år kan samlas in vid biokraftvärmeverket i Värtan. På sikt är potentialen 2 miljoner ton koldioxid per år när fler av Exergis kraftverk får tekniken. En åtgärd som staden behöver arbeta med är att ställa krav på att installera klimatneutral fjärrvärme i nyproduktion av flerbostadshus, skolor och idrottsfastigheter. I avsnittet kan vi läsa om kvarvarande utsläpp från fjärrvärmens. Där tas bland annat upp el till fjärrvärmens värmepumpar. Det är anmärkningsvärt att kvarvarande utsläpp inte redovisas för något annat än fjärrvärmens. Varför ska utsläpp från elen till fjärrvärmens värmepumpar redovisas med inte elen till fastighetsägares värmepumpar? Åtgärder inom elproduktion och användning I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver. Sida 18 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödigt förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot effektbrist och nätkapacitetsbrist. Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar. Åtgärder inom gasproduktion och användning I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp. Läckaget är mångdubbelt större än

utsläppen vid förbränningen av gas. Det är oacceptabelt att vi inte låtsas om ett så stort utsläpp i beräkningar och budget. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras. Staden bör också sätta upp vad Agenda 2030-rådet kallar för ett aspiratoriskt mål om att endast förnybar gas ska användas senast år 2030. Etappmål 2030 för stadens egna verksamheter Staden ska inte kunna avsäga sig ansvar genom att privatisera eller lägga ut verksamheter på entreprenad. En åtgärd måste därför vara att ställa klimatkrav i upphandlingar av tjänster, exempelvis på utsläpp från transporter. Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser Handlingsplanen saknar mål för utsläppsminskningar på de konsumtionsbaserade utsläppen. Detta är inte tillfredsställande. Samtliga åtgärder måste ha beräknade utsläppsminskningar, det är inte rimligt att de konsumtionsbaserade utsläppen undantas från detta. När åtgärder beslutas måste det framgå vad de beräknas leda till och vara möjligt att följa upp utfallet. Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor Sida 19 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv. En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicy uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS. I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor.

Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjlig. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Sida 20 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad. Handlingsplanen behöver också kompletteras med en åtgärd om att införa ett system för klimatkompensation av flygresor. En av åtgärderna om cirkulär ekonomi handlar om att utreda att införa miniåtervinningscentraler. Det är en bra idé, men inte tillräcklig. Åtgärden bör vidgas till att på flera sätt öka tillgängligheten till återvinning. En annan åtgärd som bör genomföras direkt är att öka öppethållandet på stadens befintliga återvinningscentraler. Det behövs tydliga åtgärder kring hur stockholmarna, civilsamhället och det engagemang som redan finns kan involveras i klimatarbetet. Handlingsplanen behöver kompletteras med åtgärder om att stödja folkbildningsorgan, utforma och stärka lokala initiativ i stadsdelarna och växla upp arbetet med klimatsmarta stockholmare.

*Reservation* anfördes av Rashid Mohammed m.fl. (V) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anför följande.

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvis- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden. Sida 21 (62) Spånga-Tensta

stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringsstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser. Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta. Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga. Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots. Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur Sida 22 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden. Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden. Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på



indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

*Ersättaryttrande* gjordes av Karin Ploen (Fi) enligt följande.

Vi välkomnar den nya klimathandlingsplanen men om vi hade styrt hade målet om en fossilfri stad varit 2030 och målet om en fossilfri organisation 2025 för att möta det klimatnödläge vi befinner oss i med de akuta åtgärder situationen kräver. Vi hade velat se ett tydliggörande av de målkonflikter som kan finnas mellan stadens miljö- och klimatmål i förhållande till målet om ökad tillväxt. Även den sociala dimensionen hade behövt vara tydligare. Vi vet att olika grupper belastar klimatet och miljön olika mycket, och att olika grupper drabbas olika hårt av klimatförändringar och miljöförstöring, såväl inom Stockholms gränser som globalt. Vi vet också att global rättvisa, jämlikhet och jämställdhet är en förutsättning för effektiva åtgärder och klimaträttvisa. Dessa perspektiv saknar vi i miljöprogrammet och klimathandlingsplanen. Sida 23 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 Bilfri innerstad Vi hade velat se skarpare förslag för att komma tillrätta med utsläppen från biltrafiken genom en innerstad helt fri från privatbilism, som ett första steg genom bilfria dagar. Vi ser inte en elektrifiering av biltrafiken som det främsta verktyget för att lösa klimatkrisen. Som handlingsplanen visar har bilanvändningen ökat i staden och utsläppen förblivit konstanta även när nya, miljövänligare drivmedel ökat. Vi behöver en riktig omställning från privata till kollektiva färdmedel, gång och cykel. Globalt ansvar Det är också viktigt att ta med i beräkningen de utsläpp och miljöskador som görs utanför Stockholms och Sveriges gränser när det gäller tillverkning av alternativa drivmedel samt de villkor som dessa tillverkas under för att inte bidra till fortsatta brott mot mänskliga rättigheter, globala orättvisor och miljöförstörelse. Att barn bryter kobolt i Kongo för att Stockholmare ska kunna färdas i elbilar kan aldrig vara en acceptabel lösning på klimatkrisen. Inte heller att Amazonas skövlas till förmån för sockerrörplantager för tillverkning av etanol. Konsumtionens klimatpåverkan Vi ser positivt på att handlingsplanen lyfter vikten av att följa upp konsumtionens klimatpåverkan. Trots bristande tillgång till kommunal statistik är det uppenbart att utsläppen av växthusgaser i Sverige ur ett konsumtionsperspektiv långt överskrider vad som är hållbart. Vi vill se kraftigare åtgärder för att komma tillrätta med utsläppen från konsumtionen. För att påverka livsstil och konsumtionsmönster behöver staden göra det enkelt för medborgarna att

leva hållbart och dessutom vara aktiva i utvecklingen av staden. Staden behöver i större utsträckning uppmuntra till samtal och dialog och att göra staden bättre tillsammans med dess medborgare. Klimatsmarta stockholmarna nämns i handlingsplanen, men för att öka kunskapen om problemen med dagens resurskrävande livsstil behöver mer göras än de punktinsatser som lyfts. Vi ser en stor outnyttjad potential i samarbeten med exempelvis medborgardrivna initiativ. Det måste bli enklare för stockholmarna att handla begagnat, återbrukat, reparerat och hållbart i stället för att handla nytt. I handlingsplanens avsnitt om cirkulär ekonomi och återbruk nämns som goda exempel stadens Pop-Up Återbruk, men de enstaka nedslagen i några stadsdelar per år är för få för att få till en förändring av invånarnas konsumtionsmönster. Därför beklagar vi att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om att inrätta en återbruksgalleria i Stockholm likt den som finns i Eskilstuna. Sida 24 (62) Spånga-Tensta stadsdelsnämnd Protokoll nr 2/2020 2020-01-30 Vi beklagar också att det grönbåa styret röstade ner vårt förslag om en återbruksdepå för byggmaterial, som hade kunnat öka återbruket i en stad som växer och därmed minska utsläppen från byggsektorn. Det hade passat bra i en klimathandlingsplan som konstaterar att byggprocessen och byggmaterial står för enorma utsläpp. I stället skjuts åtgärderna på framtiden. När det kommer till utsläpp från livsmedel har majoriteten ett mycket svagt förslag om att ”öka utbud av vegetariska livsmedel”, vi hade istället velat införa vegetarisk mat som norm inom den kommunala verksamheten. Stadsdelarna behöver resurser för förändringsarbetet Avslutningsvis vill vi hålla med förvaltningen om att ett lyckat förändringsarbete kräver resurser. Stadsdelsnämnderna torde ses som centrala för att lyckas med såväl miljöprogram som klimathandlingsplanen, men de senaste årens nedskärningar på stadsdelarna skapar sämre förutsättningar att åstadkomma de förändringar vi vill se när alla verksamheter går på knäna

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Anders Göransson m.fl. (S) och Birgitta Sevefjord m.fl. (V) enligt följande.

Att bifalla förvaltningens förslag till beslut samt därutöver anföra

- Den omställning av samhället som krävs för att uppnå de långsiktiga målen inom klimatpolitiken kan komma att innebära betydande ekonomiska och andra påfrestningar på vårt samhälle. En förutsättning för att kunna driva klimatomställningen i det höga tempo situationen är därför en politik inriktad på att öka sammanhållningen och tilliten i vårt samhälle; som minskar de ekonomiska klyftorna, bryter segregationen, ger alla barn en god utbildning, säkrar en bra sjukvård och äldreomsorg åt alla, effektivt bekämpar kriminalitet etc. Dessa samband bör klargöras i klimathandlingsplanen.

- Staden bör kräva att regering och riksdag löpande annullerar sådant utsläppsutrymme under EUs ansvarsfördelningsförordning som Sverige inte utnyttjat – om staten istället säljer de utsläppsminskningar som uppnåtts genom t ex mindre utsläpp från i Stockholm till andra EU-länder, leder ansträngningarna att minska dessa utsläpp inte till lägre samlade utsläpp inom EU.
- Staden bör gynna byggande i trä. Stål och cement orsakar stora och svårbemästrade koldioxidutsläpp. Trä i långlivade konstruktioner kan dessutom fungera som kolsänka i hundratals år.
- Staden bör stimulera till ökad andel vegetarisk mat, primärt i skolor och förskolor, men även inom omsorgen. Jordbrukets klimatpåverkan påverkas i hög grad av våra matvanor.
- Ökad kolinlagring i landskapet, t ex i levande och döda träd eller i skogsmark, ger samma klimatnytta som minskade utsläpp. Staden bör inventera möjligheterna att öka kolinlagringen i den skog och i den skogsmark staden äger.

*Särskilt uttalande* gjordes av Christoffer Järkeborn, m.fl. (M) Anne-Lie Elfván (L) Anna-Klara Müntzing (MP) och Lars Rottem Krangnes (C) enligt följande.

Klimatfrågan och kravet på omställning på bred front är helt nödvändig. Världens svåra politiska läge visar att städer behöver gå före, och vi är glada och stolta över att Stockholms stad har en mycket hög ambition, vilket såväl det nya miljöprogrammet och klimathandlingsplanen visar. Viktigt är också det man skriver om att Stockholm hela tiden ska sträva efter att ligga ännu mer i framkant och att mål både på kort och lång sikt löpande ska omprövas och skärpas i takt med styrmedel och teknik utvecklas. Ett problemområde är att Stockholmskonsumtionsbaserade utsläpp inte inbegrips i planerna eftersom det ligger utanför stadens rådighet. Därför är det väldigt viktigt att hjälp, stöd, information och inspiration utvecklas och finns tillgängligt på bästa möjliga sätt för stadens invånare. Funktionen ”Klimatsmarta stockholmarnas” behöver göras mer känd, återbruk och annat staden gör och erbjuder inom cirkulär ekonomi likaså. Vi vill att Södermalm inom staden ska ligga steget före, gärna vara en plats för att pröva nya idéer och projekt för att främja hållbar utveckling. Stadsdelen har många engagerade invånare och inom verksamheterna likaså, det vet vi både angående det som görs och som kontinuerligt föreslås.

*Ersättaryttrande* gjordes av Frida Bondesson (KD) i enlighet med det ovan redovisade särskilda uttalande från Moderaterna, Miljöpartiet, Liberalerna och Centerpartiet.

## **Älvsjö stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Stefan Johansson m.fl. (S) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande.

Vi välkomnar den efterlängtdade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040.

Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser.

Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare. Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige.

Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: *Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen.* Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen. Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågrönas planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avser sig staden rådighet. Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Utsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade utsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgod kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton utsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt. Att utsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Genom tillskapande av fler samlastningscentraler blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, utsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad.

Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, men om det inte går bör staden gå före genom att ändå kommunicera att det inte kommer att säljas några fossila drivmedel i staden. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga "aspiratoriska" mål driver på förändringar i andra led. I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, uträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoolslösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen bör skärpas så att det blir ännu mer fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår. För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där

kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferentieras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferentieras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt. I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik.

Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska lösningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full kostnad av flyget kan biljettpriiser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

#### **Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen**

Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att veta om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion. En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen. Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen

bortförklaras detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan alltså vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i handlingsplanen. Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering. Vad gäller fjärrvärmens måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen står att stängningen ska ske senast år 2022, detta måste justeras till år 2020.

### **Åtgärder inom elproduktion och användning**

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver. Ett avsnitt har rubriken ”elbrist”. Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödigt förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, där mot effektbrist och nätkapacitetsbrist. Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar.

### **Åtgärder inom gasproduktion och användning**

I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp. Läckaget är mångdubbelt större än utsläppen vid förbränningen av gas. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras. Staden bör också sätta upp

vad Agenda 2030-rådet kallar för ett aspiratoriskt mål om att endast förnybar gas ska användas senast år 2030.

### **Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser**

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan. Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv.

En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt.

Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicy uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS. I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjligt. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad.



*Särskilt uttalande* gjordes av Roland Johansson (SD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden har mottagit Klimathandlingsplan 2020-2023 på remiss. Sverigedemokraterna instämmer om att Stockholm bör vara ett föredöme gällande klimatarbetet och skapandet av en hållbar utveckling. Vi vill dock understryka att åtgärder kopplat till detta arbete bör analyseras med utgångspunkt i sin kostnadseffektivitet och påverkan på stockholmarnas vardag. Att det ska föreligga tvång på företag och stockholmarna att anpassa sig till privatekonomiskt kostsamma åtgärder är fel väg att gå för att utveckla både Stockholm och stadens klimatåtgärder. Att bostadsbristen, och därmed den ökade trångboddheten i staden, presenteras som något positivt vänder vi oss emot. Vi anser att klimatinsatser bör göras där de har störst effekt per satsad krona, vilket innebär att internationella klimatinvesteringar som minskar utsläppen från de största utsläppsländerna bör prioriteras. Att genomföra dyra, men i praktiken verkningslösa klimatinsatser när mer kostnadseffektiva alternativ står till buds är inte att ta ansvar skattebetalarnas pengar. Sverigedemokraterna vill se en klimatpolitik baserad på kostnadseffektivitet och respekt för invånarnas behov i deras vardag.

### **Östermalms stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Birgit Marklund Beijer (S) och Jaime Barrios (V) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.

Att därutöver anför följande.

Klimatomställningen är central fråga för alla medborgare och alla nämnder och förvaltningar. Socialdemokraterna och Vänsterpartiet har länge verkat för att Stockholm ska bli en hållbar stad. Huvudstaden har en viktig roll att spela i Sveriges förvandling till att bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi välkomnar därför klimathandlingsplanen. Det hade dock varit önskvärt om det kommit tidigare, så att det kunnat inarbetats i 2020 års budget. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Vi är positiva till en politik

som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. Även om handlingsplanen är en god utgångspunkt finns det mycket som hade kunnat läggas till. Här kommer några av våra förslag.

Åtgärder inom transportsektorn

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen

ökar. Utsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

*Särskilt uttalande* gjordes av Andréa Hedin m.fl. (M), Mats Hasselgren m.fl. (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) och Caroline Blomberg m.fl. (C) enligt följande:

Det är viktigt att snarast komma igång med att ta fram en klimat och miljöhandlingsplan vid sidan av verksamhetsplanen såsom framhålls i program och handlingsplan. Flera stadsdelar har redan tagit fram lokala miljöhandlingsprogram. För att kunna arbeta målinriktat och stegvis är det viktigt att också kommunicera planen till alla inom förvaltningen.

Områden som särskilt bör betonas är upphandling, återbruk och avfall, delning, cirkulär ekonomi samt transporter. I

Miljöprogrammets förslag på punkter att arbeta med finns dessa och många fler som direkt kan appliceras på stadsdelsnämnderna genom formulering av lokala mål och aktiviteter.

Ett område som ännu inte ingår i beräkningar för CO<sub>2</sub> utsläpp är konsumtion där produktionen sker utanför stadsgränsen. Detta innebär de flesta områden eftersom staden inte har någon stor produktion av någonting. Att delta i utvecklingen av mätbara kriterier inom detta område är viktigt.

*Särskilt uttalande* gjordes av Stefan Swärd (SD) i enlighet med det ovan redovisade särskilda uttalandet från Moderaterna, Liberalerna, Miljöpartiet och Centerpartiet.

## **Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030**

*Särskilt uttalande* gjordes av Johan Kuylenstierna (OPOL) enligt följande.

### **Övergripande kommentarer:**

Målet för Stockholms stad är att bli en fossilfri stad senast 2040 (Klimatpolitiska ramverket). Enligt uppdrag i kommunfullmäktiges Budget 2019 ska det utredas hur staden kan bli klimatpositiv 2040. Genom åtgärder som minskar utsläppen av växthusgaser kan stadens utsläpp reduceras till cirka 500 000 ton år 2040. De kvarvarande utsläppen bedöms komma från internationell sjöfart, starter och landningar vid Bromma flygplats, förbränning av plaster som inte går att återvinna samt LCA-påslag vid framställning av biobränslen.

För att staden ska uppnå netto-nollutsläpp eller gå ännu längre och ha negativa utsläpp, så kallad klimatpositivitet, måste koldioxid bindas i stället för att släppas ut i atmosfären. Detta kan ske med avskiljning och lagring av koldioxid (CCS eller

BECCS), eller med produktion av biokol. Stockholms stads organisation ska vara fossilfri 2030 inom samma systemgränser som stadens övriga utsläppsmål. Genom att staden går före och ska vara fossilfri redan år 2030 behöver växthusgasutsläppen från energianvändningen i stadens organisation minska i en snabbare takt än motsvarande utsläpp i den geografiska staden.

#### **I grunden mycket bra program och handlingsplan:**

- Hög och tydlig ambitionsnivå
- Fokus på det man har rådighet över – men tar ett tydligare helhetsansvar än tidigare med konsumtionsbaserade utsläpp (inkludera livsmedel, internationella flygresor, byggande)
- Samverkan – regionalt, andra aktörer (inte minst näringsliv) (exempel: 2016 bildades Klimatpakten PLUS. För att bli en del av Klimatpakten PLUS måste företaget eller organisationen dela och anta stadens mål om att vara en fossilfri organisation 2030, det vill säga tio år snabbare än Stockholms mål att bli fossilfritt 2040. I dagsläget består Klimatpakten PLUS av ett 30-tal medlemsföretag.)
- Bra att staden lyfter fram samverkan med andra städer och regioner inom EU: Detta bör ske både via Eurocities och med egna resurser, men även tillsammans med andra ambitiösa städer och regioner, såsom London och Amsterdam samt övriga svenska städer och regioner som är aktiva i Bryssel.
- Bra att man trycker på att inte ”flytta utsläppen” – tex påverka andra kommuner negativt
- Bra med tydlighet vad gäller beroendet av andra – Nordisk elmix bra exempel där minskade utsläpp i den Nordiska elmixen bidrar positivt. Stockholm och andra städer kan driva på utvecklingen utanför staden. (Satsningen på vindkraft kan ske exempelvis genom så kallad Power Purchase Agreement (PPA). Affärsidén för PPA innebär att ett elbolag äger, bygger, installerar och sköter driften och anläggningen och att motparten, i detta fall staden, tecknar långtidskontrakt för köp av elen som anläggningen producerar.)
- Frågan om elbrist eller effektbrist viktig (nämns också)
- Bra med starkt fokus på ökad effektivitet (energisystem, byggande, transporter mm)
- År 2024 planeras ett nytt kraftvärmeverk tas i drift i Lövsta.
- I och med detta stängs verket i Hässelby och rivs för att bereda plats för bostäder. Anläggningen i Lövsta är en förutsättning för att det koleldade kraftvärmeverket KVV6 i Värtan ska kunna stängas helt. Bra med den typen av kopplingar.
- Bra med tydliga beting, ansvar och uppföljning – att det finns ett tydligt operativt fokus

#### **Transport särskilt svårt**

- Intressant att 70% av bilresandet är kopplat till ”fritiden” (kräver bättre planering vad gäller ”ytkrävande målpunkter – shopping, sportanläggningar mm)
- Knyta ihop olika lösningar – kollektivtrafik med bil- och cykelpooler etc
- Logistik – här finns en stor risk med e-handel etc
- Drygt 50 procent av godset som transporteras i Stockholm är grus, sand, sten och jord.
- Beroende – nationell och EU politik (nationellt exempel: utformningen av reduktionsplikten efter 2021 och miljödifferenterad trängselskatt)

#### **Några slutsatser och kommentarer:**

- Bra med hierarki: Strategi, program, handlingsplaner med kortsiktiga och långsiktiga mål, tydligare ansvar och beting (Tjänsteutlåtandet: Målnivån på 1,5 ton CO<sub>2</sub>e per invånare till 2023 (som är en skärpning från tidigare) matchas av en lista på konkreta åtgärder som summeras till erforderliga utsläppsminskningar. Åtgärderna är framtagna i nära dialog med stadens verksamheter och bygger därför på teknisk och ekonomisk realism.) – andra konsekvenser (sociala)?
- Uppföljning verkar OK – (Från Klimathandlingsplanen: Miljö- och hälsoskydds nämnden rapporterar årligen i samverkan med kommunstyrelsen stadens samlade beräknade utsläpp så att det går att följa upp hur arbetet sammantaget går med att arbeta mot delmålet 1,5 ton per invånare till år 2023.) Viktigt att nämnden har tändar – makt att kunna kräva in nödvändig information. Skulle gärna vilja tydligare se hur man kommer att agera om utsläppsbanan inte går åt rätt håll. Var därför tydligare med resultat i förhållande till mål och ambition. Svårt att få en överblick.
- Bra med eget fokus på Resurseffektivitet i Miljöhandlingsplanen
- Bra med eget avsnitt om Biologiskt Mångfald – mer fokus på de sociala dimensionerna. Bra med koppling till livsmedel med nya perspektiv som breddar det indirekta ansvaret (I tjänsteutlåtandet: Nya perspektiv har också tillförts i analysen av ny klimathandlingsplan. Här innefattas konsumtionsbaserade utsläpp, stärkt regionalt samarbete, och formulering av viktiga arbetsprocesser att driva för fossilfrihet 2040.) Lite otydligt hur man tänker arbeta med dessa dimensioner.
- Bra med ökat fokus på samverkan. Gemensamma innovationsprojekt, skala upp lösningar. Stockholms stads ambitioner på klimatområdet har därmed större möjligheter att förverkligas på en stärkt regional arena. Näringslivets möjliga roll i detta bör förtydligas
- Tydligare med påverkansroll (i tjänsteutlåtandet: i kommunstyrelsens förslag till budget 2020 finns uppdrag om att stärka stadens påverkansarbete, och att ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030. Om de nationella styrmedlen för minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken skärps kan det finnas möjligheter för staden att öka ambitionen ytterligare.)
- Mycket starkt klimatfokus – mer om effekter på andra miljöfrågor (bra med kopplingar till luftföroreningar) även utanför staden, samt socio-

ekonomiska frågor (i tjänsteutlåtande: Stadsledningskontoret konstaterar att ett framgångsrikt klimat- och miljöarbete förutsätter att Stockholm är en stark tillväxtregion, en attraktiv stad med ett dynamiskt näringsliv som skapar en hög och hållbar tillväxt och ger förutsättningar för en fortsatt god välfärd och ett bra liv i alla delar av Stockholm. Stockholm ska fortsätta att växa samtidigt som tillväxt kombineras med ett ambitiöst klimatarbete.) Hur kan klimatfrågan och omställningen skapa större engagemang, samverkan, entreprenörskap, innovation. Kan inte minst vara starkare skrivningar i Miljöprogrammet – hur en ”fossilfri” och miljöattraktiv stad också bidrar till människors välbefinnande och hälsa (kan kvantifieras)

- Bredare Agenda2030 koppling – kan göras utan att texten påverkas, tex under Klimatanpassning, Ett Resurssmart Stockholm... (i texten hänvisas till ekosystem men finns inte med som SDG mål)
- Klimatanpassning: Bra att detta finns i miljöprogrammet.
- Kommer att bli en stor fråga (direkta och indirekta effekter (övriga Sverige, övriga världen), sårbarhet, säkrade försörjningsflöden etc, i programmet enbartStockholmsfokus). Finns dock inte med som eget område i Klimathandlingsplanen vilket är lite förvånande. Starkt fokus på ”tekniska system”; mindre på direkt påverkan på människor (värme finns) etc. Strandskydd....
- Synka målen – transportpolitiska och klimatpolitiska mål kan vara i konflikt
- Trafikfrågan....svår....(handlingsplan 2020)
- Riktigt vågade mål, även utanför egen rådighet (dvs riktat till nationell politik). Ex: Driv på för att sätta stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel
- Medborgerligt engagemang – stadsdelarnas roll stärkas...
- Möjligen skapa ett Klimatråd (vetenskapligt eller representativt) - men vara försiktig med nya strukturer
- Internationellisering – internationell förebild, hur arbeta internationellt (kan tydliggöras)