

Handläggare
Krister Stralström 08 508229758

Till
Kommunstyrelsen

Remiss av Klimathandlingsplan 2030

Svar på remiss från Kommunstyrelsen KS 2023/416

Sammanfattning

Klimathandlingsplan 2030 är ett styrdokument för Stockholms stads hela organisation som konkretiserar hur de klimatrelaterade målen i miljöprogrammet ska kunna nås.

Planen redovisar cirka 140 åtgärder uppdelade på fem omställningsområden och konkretiserar hur stadens alla verksamheter i bred samverkan ska arbeta mot målen. En utsläppsbudget sätter tempot i utsläppsminskningen baserat på ett åtagande om global klimaträttvisa.

Koncernledningen har varit delaktiga i framtagande av klimathandlingsplanen och har under arbetets gång haft möjlighet att lämna åsikter och forma innehållet i planen. Koncernledningen anser att förslaget till klimathandlingsplan är ambitiöst och möter ambitionerna i budget 2024 att staden ska vara ledande i klimatomställningen och svara upp mot internationella åtaganden.

Koncernledningen ser det som positivt att klimathandlingsplanen får en programperiod fram till 2030. På detta sätt kan klimathandlingsplanen bättre harmonieras med Parisavtalet, Agenda 2030, Klimatkontrakt 2030 och EUs mission om klimatneutrala och smarta städer 2030. Det går även i linje med flera av stadens målsättningar som sträcker sig till 2030, bland annat klimatpositivitet och fossilfri organisation, minskade utsläpp från konsumtionen och minskade utsläpp från vägtransporter. Det innebär även att stadens verksamheter får bättre planeringsförutsättningar, tid för implementering och en längre genomförandetid vilket främjar arbetet, inte minst avseende de stora och viktiga investeringar och omställningsprocesser som krävs för att bli en mer hållbar stad.

Klimathandlingsplanen har en hög ambitionsnivå och åtgärderna kommer i vissa fall att vara resurskrävande. Detta innebär att bolagen måste göra kloka avvägningar med hänsyn tagen till klimatnyttan relaterat till kostnaderna. I samband med investeringar är driftkostnadsperspektivet också viktigt att väga in.

På sidan 45 under rubriken Bokföring av negativa utsläpp framgår att negativa utsläpp troligtvis, i alla fall delvis, kommer att finansieras genom försäljning av negativa utsläpp till privata aktörer, både inom och utanför stadens geografiska gränser. I fotnot 21 på sidan 46 förtydligas sedan hur så kallad ”double claiming” mellan stater och regioner

kan undvikas. I fotnoten bör man även förtydliga vilka anspråk som privata aktörer kan göra, förslagsvis genom att lägga till meningen ”Privata aktörer som finansierar negativa utsläpp kan tillgodoräkna sig dessa i sin klimatredovisning, vilket är i linje med etablerade redovisningsprinciper (så kallad ”co-claiming”)”.

För ytterligare detaljerad återkoppling hänvisas till dotterbolagens remissvar.

Ärendet

Klimathandlingsplan 2030 är ett styrdokument för Stockholms stads hela organisation som konkretiserar hur de klimatrelaterade målen i miljöprogrammet ska kunna nås.

Planen redovisar cirka 140 åtgärder uppdelade på fem omställningsområden och konkretiserar hur stadens alla verksamheter i bred samverkan ska arbeta mot målen. En utsläppsbudget sätter tempot i utsläppsminskningen baserat på ett åtagande om global klimaträttvisa.

De fem utpekade omställningsområdena är:

- Agera för en rättvis och inkluderande omställning.
- Utveckla ett klimatpositivt energisystem.
- Driva på för hållbara och fossilfria transporter.
- Planera, bygga och utveckla staden cirkulärt och hållbart.
- Styra mot en konsumtion med låg klimatpåverkan i stadens egen organisation.

Kommunstyrelsen genomför en årlig uppföljning av Miljöprogram 2030 som redovisas till kommunfullmäktige. Även klimathandlingsplanen följs upp inom den uppföljningen. Under våren 2027 ska en grundlig halvtidsuppföljning genomföras för att säkerställa att staden är på rätt väg för att nå målen 2030.

Kommunstyrelsen har remitterat Klimathandlingsplan 2030 till bl. a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, Bostadsförmedlingen i Stockholm AB, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholm Globe Arena Fastigheter AB (SGA Fastigheter), S:t Erik Markutveckling AB, Stockholms Stads Parkerings AB, Stockholms Hamn AB, Stockholm Vatten och Avfall AB, AB Stokab, Kulturhuset Stadsteatern AB, Stockholm Business Region AB, S:t Erik Försäkrings AB och Mässfastigheter i Stockholm AB. Kulturhuset Stadsteatern AB har valt att inte svara på remissen. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

S:t Erik Försäkrings remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 1):

Då SEF försäkrar stadens byggnader (419 miljarder kronor) är remissvarets fokus på byggnader och entreprenader förknippat med byggnader.

SEF ställer sig i stort bakom klimathandlingsplanen, men vill lyfta några punkter som kan komma att påverkas.

- Ökade kostnader med anledning av klimatsmarta material och arbets sätt kan innebära höjda försäkringspremier
- Ökade kostnader för återbruk vid rivning och ombyggnad kan innebära att försäkringstagarna (stadens bolag och förvaltningar) får stå en större del av skadekostnaderna själva.
- Beroende på val av material kan möjligheten till återförsäkring påverkas och försäkring försvåras
- Vid ombyggnad/nybyggnad bör åtgärder mot klimatförändringar ingå som ett obligatoriskt moment.

Mässfastigheter i Stockholms remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 2):

Stockholmsmässans Hållbarhetschef har suttit med i arbetsgruppen för "Samverkan med näringslivet" som leddes av representant från Stockholm Business Region.

Stockholmsmässan har givit en rad inspel kring hur vår verksamhet påverkar och påverkas av Klimathandlingsplanen, dvs hur den skulle kunna nå privata företag och hur det skulle kunna öka privata företags engagemang. Nämnda arbetsgrupp har efter utfört arbete sänt in ett antal förslag till Klimathandlingsplanen, bland annat kring kommunikation, utbildning, snabbspår med mera. Stockholmsmässans Hållbarhetschef anser det varit lärorikt att delta i arbetsgruppen samt få insikter i utmaningarna i att kombinera kommunalt och privat arbets sätt i frågan. Mot bakgrund av att Stockholmsmässan varit delaktig i arbetsgruppens arbete anser de att det finns inget ytterligare att tillägga från sida.

Stockholm Parkerings remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 3):

Bolaget fortsätter ta en viktig roll gällande utbyggnaden av stadens laddinfrastruktur men vill tydliggöra att bolaget endast äger ett fåtal av stadens parkeringar. Bolaget kan utreda förutsättningarna för ellagring genom överföring av el från elbilar till byggnad V2G (2.27) i bolagets egna fastigheter. Bolaget vill poängtera att bolaget inte äger rätten att nyttja fordon som inte tillhör bolaget för denna funktion, eventuellt måste sådant nyttjande föregås av ett avtal om detta med varje fordonsägare.

Handlingsplanen lyfter fram åtgärden att begränsa tillträde till stadens parkeringsanläggningar inom miljözon klass 3 för fordon som ej klarar kraven (3.3d). Bolaget har inte någon laglig rätt att hindra fordon som inte uppfyller kraven att köra in i parkeringsanläggningarna. Detta kan idag endast lagföras av polismyndigheten. Däremot bör stadens samtliga parkeringsplatser inom miljözon 3 vara försedda med laddningsmöjlighet för att tydligt signalera vilken fordonstyp som är avsedd att parkera i anläggningen.

Den nya klimathandlingsplanen ställer nya krav på bolaget att genomföra kartläggningar och redovisningar från inköp med syfte att ta fram åtgärder för att halvera utsläppen till 2030 (5.1). Denna åtgärd kommer innebära en ökad administration för bolaget och för leverantörerna. Bolaget föreslår därför att staden centralt tar fram en mall och verktyg inför kravställningen och efterföljande uppföljning för att på detta sätt minska det administrativa arbetet för bolaget och för leverantörerna. För leverantörerna blir det dessutom samma redovisning för hela staden.

Bostadsförmedlingens remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 4):

Bostadsförmedlingen är positiv till stadsledningskontorets förslag på Klimathandlingsplan. Det är angeläget att staden fortsätter att inta en framträdande och pådrivande roll i miljö- och klimatarbetet. Handlingsplanen är ett välkommet komplement till stadens Miljöprogram 2030, där inriktningen och de planerade insatserna för att uppnå ett Stockholm utan globalt klimatavtryck beskrivs utförligt. Handlingsplanen lyckas därtill på ett pedagogiskt sätt betona att ansvaret för att minska klimatavtrycket är gemensamt och att åtgärder behöver vidtas på bred front i alla verksamheter för att målet om ett klimatneutralt Stockholm 2030 ska nås.

Handlingsplanen är ett viktigt styrdokument i arbetet med att minska klimatavtrycket och uppnå stadens miljömål. Syftet med att konkretisera hur de klimatrelaterade målen i stadens Miljöprogram 2030 ska kunna nås uppfylls med framgång genom de cirka 140 konkreta åtgärds punkterna och tydliggörandet av ansvaret för dessa.

Sammanfattningsvis ställer sig Bostadsförmedlingen bakom förslaget till Klimathandlingsplan 2024-2030.

Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 5):

I denna remiss poängteras några åtgärder som bolagets anser behöver justeras särskilt inom omställningsområde 2:

Åtgärd 2.24

Familjebostäders synpunkter:

Stadens övergripande trädsmål, enligt Miljöprogram 2030, innebär att varje träd som behöver fällas ska ersättas av två träd som planteras i närområdet. Målet gäller alla gator, torg och parker i hela staden. Trafikkontoret har ansvaret för att förvalta stadens träd på gator och torg. Familjebostäder anser därför att även Trafikkontoret ska vara de som är huvudansvariga för åtgärden att utreda hur bl a grönstruktur bidrar till kylning. Familjebostäder anser att utredningen även bör omfatta effekten av att trädsmålet utökas för att gälla på all mark som staden äger, inte bara offentlig platsmark.

Åtgärd 2.28

Utreda ellagring genom batterier i byggnader.

Familjebostäders synpunkter:

Familjebostäder har år 2019 utrett frågan kring ellagring genom batterier i samverkan med Stockholms hem. Batterierna visade bl a inte uppfylla lönsamhetskravet. De batterier som är relevanta för bolaget att använda har effekter 10-20 kW. Det finns i dagsläget inga förutsättningar att få lönsamhet för batterier som ellager, förutom möjligtvis vid storskalighet. Svenska Kraftnät erbjuder i dagsläget att delta i balansmarknaden för batterier med stor effekt. För att få vara med på balansmarknad behöver batterierna vara minst 100 kW. Det är den marknaden som ger bäst intäkter i dagsläget, dvs ger förutsättning för lönsamhet. Därför bör denna form av uppdrag riktas till de aktörer som har stora eleffektbehov, som har potential att verka på balansmarknaden och där förutsättningar för lönsamhet finns. Inom Stockholms stads koncern kan Sisab och Stockholms Hamnar vara möjliga delansvariga för detta.

S:t Erik Markutvecklings remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 6):

Med ovan som utgångspunkt berörs bolaget i huvudsak av omställningsområde 4; *planera bygga och utveckla staden cirkulärt och hållbart*. Bolaget har därför vid tidigare kontorsremisser och workshops bidragit med inspel. De avser

- affärsmodell för återbruksarbete
- att staden bör vara pådrivande gentemot den nationella arenan avseende juridik och skatter samt
- att staden internt skapar möjligheter och stöd för nyckelaktörer i genomförandet av klimathandlingsplanen

Bolaget konstaterar att det nu remitterade förslaget i stort möter bolagets inspel, och har därför inte något nytt att erinra.

Det är positivt att staden har en egen handlingsplan med konkreta åtgärder och tydlig stadsintern ansvarsfördelning.

Stockholm Business Regions remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 7):

Handlingsplanen har många, och bra, insatser som enskilt och i kombination kommer bidra till minskad klimatpåverkan. Genomgående är dock att det saknas konsekvensanalyser för vilka andra effekter dessa får på Stockholms ekonomi, näringsliv och arbetstillfällen. I samklang med handlingsplanens intention att omställningen ska göras i samverkan med aktörer (dock framgår inte hur) bör dessa analyser göras tillsammans med näringslivet för att öka förankring samt dra nytta av den kunskap, inom redan befintliga insatser som näringslivet har. Till beslutet för införande av miljözon 3 togs t ex en konsekvensanalys fram som kan verka som exempel.

Stockholms starka position som ett nav för innovation, teknik och forskning stärks av dess välutvecklade infrastruktur och den internationella tillgängligheten är därmed avgörande för att attrahera globalt kapital och internationella samarbeten, vilket i sin tur driver tillväxten i regionens ekonomi. För att säkerställa fortsatt utveckling och konkurrenskraft är det viktigt att stärka och bibehålla denna tillgänglighet. Målkonflikt som uppstår mellan de utsläpp som sker från transportsektorn, behovet av snabb omställning och samtidigt säkerställa god internationell tillgänglighet anser bolaget skulle behöva belysas för att synliggöra denna, komplexiteten och att staden genom dialog och innovation kan bidra med en lösning.

Synpunkter på föreslagna åtgärder

1.10 Främja ett lokalt och regionalt semestrande – marknadsföra Stockholm till stockholmarna

Bolaget avråder starkt från att förlägga detta uppdrag på Stockholm Business Region då bolaget enligt stadens struktur inte har rådighet inom området då det är tydligt utpekad på Kulturnämnden.

Bolaget har idag uppdraget att marknadsföra Stockholm nationellt och internationellt. Arbetet sker utifrån prioriterade målgruppers behov och drivkrafter. Dessa är ej lika mellan de olika geografiska områdena. Med denna skrivning kommer uppdraget att

utvecklas med ytterligare nya målgrupper samt överlappa uppdrag som finns inom andra förvaltningars uppdrag, bland annat Kulturnämndens och Idrottsnämndens. Detta riskerar otydlighet och därmed minskad effekt och genomslag.

3.11 Utveckla hållbara och effektiva godstransporter i enlighet med stadens godstrafikplan

Bolaget avråder från att förlägga detta uppdrag på Stockholm Business Region då bolaget enligt stadens struktur inte har rådighet inom området

3.5 Verka för stärkt järnvägsinfrastruktur som avlastar vägnätet från gods- och persontransporter

Bolaget avråder från att förlägga detta uppdrag på Stockholm Business Region då uppdraget inte kan ombesörjas av bolaget inom rådande uppdrag

Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 8):

Stokab vill påpeka att, för att nå de högt ställda klimatmålen, kommer digitala lösningar behöva användas i planering, genomförande och uppföljning. Precis som att en strategisk utbyggnad av fiber till stadens verksamheter krävdes för att kunna genomföra en bred digitalisering som effektiviserade verksamheterna och gav lika förutsättningar i hela staden, behöver motsvarande fiberutbyggnad ske till strategiska platser i stadsrummet – det vill säga i första hand trafiksignalsanläggningar (för målstyrd trafikstyrning), laddstationer, torg och parker samt övriga prioriterade platser.

Stokab anser att det vore förtjänstfullt om digitaliseringens möjliggörande av en hållbar utveckling gavs en något mer framträdande plats i planen, gärna kopplat till målsättningarna i stadens kvalitetsprogram. De principer för utveckling, som redovisas i kvalitetsprogrammet – innovation, digitalisering och ständiga förbättringar – behöver även genomsyra klimatarbetet och klimathandlingsplanen. Även samverkan över bolags- och förvaltningsgränserna förutsätter utvecklade digitala lösningar. Stokab vill påminna om vad stadens kvalitetsprogram konstaterar: ”Stadens verksamheter behöver digitala lösningar som är kostnadseffektiva, stabila, långsiktigt hållbara och som möjliggör organisationsöverskridande samverkan. För att uppnå detta behövs gemensamma digitala lösningar som används av samtliga eller flera nämnder och styrelser.”

Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 9):

Bolaget ser positivt på att klimathandlingsplanen konkretiserar hur de klimatrelaterade målen i miljöprogrammet ska kunna nås. Sammanfattningsvis kan flera texter i planen med fördel förtydligas. Ett förtydligande av hur styrning, uppföljning och rapportering av Klimathandlingsplanen hänger ihop med CSRD/Taxonomi/Miljöprogram vore också värdefullt.

Det finns också ett antal målkonflikter såsom mål om nybyggnad, minskad klimatpåverkan och det ekonomiska resultatet som bör hanteras.

För detaljerade synpunkter gällande specifika åtgärder hänvisas till bilaga 9.

SISABs remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 10):

SISAB välkomnar Stockholms stads Klimathandlingsplan 2030 och ser positivt på dess ambitioner att minska stadens klimatpåverkan med ett långsiktigt perspektiv fram till 2030. Bolaget betonar vikten av att planen omfattar alla utsläpp, oavsett var i världen de sker, och att den kopplar tydligt till stadens miljöprogram. Samtidigt lyfter SISAB att deras egen verksamhet, som ägare och utvecklare av skolfastigheter, står inför betydande utmaningar för att minska klimatpåverkan inom nuvarande affärsmodeller, då många av de föreslagna åtgärderna kräver omfattande investeringar.

En av de största utmaningarna SISAB identifierar är att nå målen för minskad energianvändning. Trots deras systematiska arbete med energieffektiviseringar, där man sedan 2012 har minskat energikonsumtionen avsevärt, påverkar faktorer som väderförhållanden deras resultat. De ser behov av bättre indikatorer för att rättvist mäta effektiviteten i sina åtgärder och för att klara de utsatta målen till 2026. Vidare betonar de att nya EU-krav på energieffektivisering kommer innebära stora investeringar, särskilt i äldre byggnader, vilket skapar ytterligare utmaningar.

SISAB ser bio-CCS-teknik som en central lösning för att nå målen om klimatneutralitet, men de anser att fjärrvärmens måste göras mer konkurrenskraftig för att främja detta. De har också arbetat med återbruk av material, vilket både minskar klimatpåverkan och sänker kostnader, men efterlyser en bättre central styrning kring återbruksfrågor. Detta skulle underlätta integreringen av återbruk i både nyproduktion och renovering.

Extern finansiering ses som avgörande för att kunna genomföra många av de nödvändiga åtgärderna, då mycket av SISABs klimatutsläpp sker i deras dagliga drift och förvaltning. Eftersom extern finansiering ofta är inriktad på innovation och pilotprojekt, betonar de vikten av att staden samarbetar för att påverka finansieringsmodellerna så att direkta klimatåtgärder kan genomföras. Slutligen lyfter SISAB vikten av digitalisering och gemensamma system för att följa upp klimatåtgärder och säkerställa att de olika aktörerna inom staden arbetar effektivt och enhetligt för att nå klimatmålen.

Stockholm Vatten och Avfalls remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 11):
Bolaget önskar ett förtydligande om att minskade utsläpp från energianvändning och transporter i första hand ska ske genom energieffektivisering, att cirkulera resurser och att undvika onödig energianvändning. Stockholm Vatten och Avfall vidtar flertalet åtgärder för att förbättra reningen av vatten och avlopp samt öka möjligheten att resursutvinna avfallet vilket dock kräver mer el. Bolaget har inte heller samma möjlighet att energieffektivisera sin verksamhet som de verksamheter som främst använder energi för uppvärmning.

Omställningsområde 1

Stockholm Vatten och Avfall påpekar att rättviseperspektivet i klimathandlingsplanen inte får strida mot Lagen om allmänna vattentjänster. Planeringen av klimatanpassningsåtgärder ska göras utifrån de åtgärder som krävs för att upprätthålla VA-anläggningarnas kapacitet, särskilt vid skyfall.

Omställningsområde 2 och 5

Bolaget ser positivt på att klimathandlingsplanen strävar efter cirkulära och resurseffektiva processer. Exempel på framsteg inom verksamheten inkluderar biogasproduktion från matavfall och koldioxidinfångning vid Henriksdals reningsverk. Utmaningar identifieras gällande plastfrågan, där nuvarande lagstiftning om producentansvar innebär stora kostnader för kommunen och försvårar återvinning av plast. Texten i planen föreslås justeras så att mer av det tillgängliga matavfallet sorteras ut för biogasproduktion.

Omställningsområde 3

Det är viktigt att prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik i stadsplaneringen inte sker på bekostnad av VA- och avfallsverksamhetens behov. Stockholm Vatten och Avfall framhåller vikten av att vara delaktig i stadsbyggnadsprocessens alla skeden för att säkerställa att verksamhetens krav och förutsättningar tillgodoses.

Omställningsområde 4

Bolaget stödjer målet om att etablera återbrukscentraler men påpekar att samarbetet mellan olika aktörer inom staden behöver effektiviseras. Utmaningar finns i att hitta platser för återvinningscentraler och omlastningsplatser, vilket kräver ett ökat samarbete med både stadens olika nämnder och privata aktörer. Det finns också behov av att testa nya innovativa samarbeten och lösningar.

Omställningsområde 5

För omställningsområde 5 föreslås att en åtgärd om källsortering införs i stadens samtliga lokaler och verksamheter, eftersom många lokaler fortfarande saknar möjlighet att sortera matavfall och förpackningar. Stadens arbete bör fokusera på att påverka fastighetsägare och förvaltare för att möjliggöra detta.

Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 12):

Svenska Bostäder uppmärksammar att en stor del av det som Klimathandlingsplanen förordar ska ske genom att staden agerar beställare. Handlingsplanen saknar dock tydliga skrivningar om hur stadens organisation och dess bolag ska utvecklas för att bättre följa upp leverantörerna. Uppföljning är viktigt för att realisera ställda krav och bolaget föreslår att detta förtydligas.

Stockholms stad har, i egenskap av markägare genom exploateringsnämnden men också genom stadsbyggnadsnämndens planmonopol och vara tillsynsmyndighet, kraftfulla verktyg för att genomföra åtgärder i syfte att nå målen i Klimathandlingsplanen. Bolaget föreslår att denna roll förtydligas i planen, det är grundläggande att stadens krav och myndighetsutövning driver mot önskad utveckling och inte skapar målkonflikter. Som exempel kan nämnas att i nuläget står det i standardtexten i markanvisningar att underjordiska garage ska byggas. Detta driver klimatutsläpp i samband med nyproduktion av bostäder. Exemplet med underjordiska parkeringar berörs i åtgärd 3.1g men stadens rådighet i denna typ av frågor bör poängteras tydligare.

Utöver de ovan framförda mer övergripande synpunkterna återfinns fler detaljerade kommentarer kopplade till åtgärdslistan i bilaga 12

Micasa Fastigheters remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 13):

Micasa Fastigheter välkomnar förslaget till Klimathandlingsplan och ställer sig positivt till framtaget förslag. Bolaget vill särskilt lyfta fram förslagen om att föra in ett klimaträtts-perspektiv i analysen för socialt värdeskapande samt förslaget att staden ska ge förutsättningar för energisnåla ”passiva” åtgärder för att minska byggnaders övervärme som värdeskapande för Micasas klimatomställning.

Klimatomställningen kommer innebära stora investeringar.

Micasa önskar en tydligare ekonomisk konsekvensanalys och koppling till budget för de åtgärder som klimatomställningen kommer att innebära. Micasa står inför en stor utbyggnad och renovering av fastighetsbeståndet. Bolaget anser att staden behöver verka för en ökad flexibilitet och möjliggöra kompromisser så att anpassningar för att nå klimatmålen tillåts förändra stadsbilden. Även jämställdhetsfrågan och jämlikhetsfrågan lyfts fram som angelägna där svagare grupper i högre utsträckning riskerar att drabbas av klimatkriser.

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 14):

Stockholms Hamnar har länge bedrivit ett ambitiöst och systematiskt miljö- och klimatarbete för att förbättra miljöprestandan inom hamnverksamhet och sjöfart. Klimathandlingsplanen ligger i linje med bolagets mål för att minska växthusgasutsläpp och den globala klimatpåverkan. Dock påpekas att Stockholms stad saknar rådighet över vissa föreslagna åtgärder, särskilt inom transportområdet, vilket kräver samarbete med externa aktörer och teknikutveckling för att uppnå målen om en fossilfri organisation och ett klimatpositivt Stockholm 2030.

För att ytterligare minska sjöfartens klimatpåverkan betonas vikten av fortsatt samverkan med hamnar och rederier, särskilt inom europeiska samarbetsforum. En viktig åtgärd för hållbar sjöfart är utbyggnaden av elanslutning av fartyg vid kaj, vilket påverkas av fartygsflottornas omställning och tillgången på eleffekt i olika hamndelar. För att uppnå målen är det avgörande att nätägare lyckas stärka elnätet.

Stockholms Hamnar ser incitament för fartyg med hög miljöprestanda som en långsiktig åtgärd, och hamnarna spelar en viktig roll i att minska klimatpåverkan genom att främja överflyttning av gods från väg till sjöfart. Stockholm Norvik Hamn har potential att bli ett logistiknav för transporter av infångad koldioxid, vilket är viktigt för att uppnå klimatmålen.

Hamnen kan under perioden utvecklas till en energinod, exempelvis för bunkring av förnybara bränslen, i linje med EU

Fit for 55. Dock är de uppskattade volymerna för utsläppsminskningar osäkra, vilket gör det svårt att bedöma om åtgärderna i planen är tillräckliga.

Ett ekonomiskt perspektiv lyfts som nödvändigt i klimathandlingsplanen, men den ekonomiska analysen anses vara på en övergripande nivå. Det är viktigt att bolaget kan göra avvägningar mellan klimatnytta och kostnader. Externa ekonomiska stöd är ofta

övertecknade, vilket innebär att det finns en risk att åtgärder inte kan genomföras om satsningar bygger på sådant stöd.

Vidare framhålls behovet av kompetenshöjande insatser för stadens bolag och förvaltningar, uppföljning av klimatkrav i upphandlingar samt tydligare riktlinjer för kartläggning av klimatutsläpp från egen konsumtion. Målet om att minska energianvändningen med tio procent till 2026 anses vara utmanande.

Slutligen noteras att Stockholms Hamnar, trots sitt arbete utanför Stockholms stads geografiska gräns, inte kan tillgodoräkna sig åtgärder som genomförs i Nynäshamn och Norrtälje, vilket anses vara en brist.

SGA Fastigheters remissvar har i huvudsak följande lydelse:

SGA Fastigheter har inga synpunkter på Klimathandlingsplanen i stort, utan ställer sig bakom handlingsplanen.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen har varit delaktiga i framtagande av klimathandlingsplanen och har under arbetets gång haft möjlighet att tycka till och forma innehållet i planen. Koncernledningen anser att förslaget till klimathandlingsplan är ambitiöst och möter ambitionerna i budget 2024 att staden ska vara ledande i klimatomställningen och svara upp mot internationella åtaganden.

Klimathandlingsplanen visar vägen för uppfyllandet av de klimatrelaterade målen i stadens miljöprogram. Planen redovisar cirka 140 åtgärder uppdelade på fem omställningsområden och konkretiserar hur stadens alla verksamheter i bred samverkan ska arbeta för att uppnå målen. En utsläppsbudget sätter tempot i utsläppsminskningen baserat på ett åtagande om global klimaträttvisa.

Koncernledningen ser det som positivt att klimathandlingsplanen får en programperiod fram till 2030. På detta sätt kan klimathandlingsplanen bättre harmonieras med Parisavtalet, Agenda 2030, Klimatkontrakt 2030 och EUs mission om klimatneutrala och smarta städer 2030. Det går även i linje med flera av stadens målsättningar som sträcker sig till 2030, bland annat klimatpositivitet och fossilfri organisation, minskade utsläpp från konsumtionen och minskade utsläpp från vägtransporter. Det innebär även att stadens verksamheter får bättre planeringsförutsättningar, tid för implementering och en längre genomförandetid vilket främjar arbetet, inte minst avseende de stora och viktiga investeringar och omställningsprocesser som krävs för att bli en mer hållbar stad.

Klimathandlingsplanen har en hög ambitionsnivå och åtgärderna kommer i vissa fall att vara resurskrävande. Detta innebär att bolagen måste göra kloka avvägningar med hänsyn tagen till klimatnyttan relaterat till kostnaderna. I samband med investeringar är driftkostnadspektivet också viktigt att väga in.

På sidan 45 under rubriken Bokföring av negativa utsläpp framgår att negativa utsläpp troligtvis, i alla fall delvis, kommer att finansieras genom försäljning av negativa utsläpp till privata aktörer, både inom och utanför stadens geografiska gränser. I fotnot 21 på

sidan 46 förtydligas sedan hur så kallad ”double claiming” mellan stater och regioner kan undvikas. I fotnoten bör man även förtydliga vilka anspråk som privata aktörer kan göra, förslagsvis genom att lägga till meningen ”Privata aktörer som finansierar negativa utsläpp kan tillgodoräkna sig dessa i sin klimatredovisning, vilket är i linje med etablerade redovisningsprinciper (så kallad ”co-claiming”)”.

Anette Scheibe Lorentzi
Vice VD

Bilagor

1. S:t Erik Försäkrings remissvar
2. Mässfastigheter i Stockholms remissvar
3. Stockholms Parkerings remissvar
4. Bostadsförmedlingens remissvar
5. Familjebostäders remissvar
6. S:t Erik Markutvecklings remissvar
7. Stockholm Business Regions remissvar
8. Stokabs remissvar
9. Stockholms shems remissvar
10. SISABs remissvar
11. Stockholm Vatten och Avfalls remissvar
12. Svenska Bostäders remissvar
13. Micasa Fastigheters remissvar
14. Stockholms Hamns remissvar

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Anette Scheibe Lorentzi, Vice vd	2024-10-25