



Handläggare
Gunilla Schedin
Telefon: 08-508 09 277

Till
Östermalms stadsdelsnämnd
sammanträde 2013-06-13

Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

Remiss från Kommunstyrelsen

Förslag till beslut

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

Göran Månsson
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson
avdelningschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen (KS) har begärt yttrande från bl.a. Östermalms Stadsdelsnämnd (SDN) med anledning av ett förslag från Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) om förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Stadsdelsförvaltningen (SDF) är positiv till den föreslagna färdplanen som visar att Stockholm har möjlighet vatt åstadkomma ett bra resultat vad gäller klimatarbetet. Som framgår av ärendet ställs stora krav på samarbete inte bara inom staden utan även med andra organisationer och aktörer. Förvaltningen vill framhålla vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som kommer att genomföras och om att syftet är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed en miljövänligare stad.

Bakgrund

Kommunfullmäktige (KF) satte i stadens budget för 2009 målet att Stockholm ska vara fritt från fossila bränslen 2050. I budgeten för 2012 fick MHN uppdrag att ta fram en färdplan som visar hur detta kan uppnås. KS har begärt yttrande från bl.a. Östermalms SDN med anledning av ett förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. Förslaget bifogas.

Yttrande ska vara KS tillhanda senast den 21 juni 2013.

Ärendet

Förutsättningar för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

År 2050 väntas Stockholm ha en befolkning på 1,2 miljoner invånare,

dvs. ha ökat med 40 % jämfört med idag. Det innebär grovt räknat att resandet och behovet av varutransporter också kommer att öka med 40 %. Behovet av lokaler för affärer, kontor, skolor, sjukhus m.m. beräknas öka i samma utsträckning. Många fler kommer alltså att bo, arbeta och resa på samma yta som idag. Samtidigt behöver staden då vara fossilbränslefri och energianvändningen baseras på förnyelsebara energikällor för att kunna bidra till en låg global klimatpåverkan.

Färdplanen beskriver hur fossila bränslen kan fasas ut som energikällor, vilket kan ske genom byte till andra bränslen, s.k. konvertering, eller genom energieffektiviseringar så att behovet av bränslen minskar.

Färdplan beskriver nuläget i Stockholms stad och de åtgärder som leder till att staden kan bli fossilbränslefri 2050. Förslaget innehåller även en beskrivning av risken för att föreslagna åtgärder inte genomförs samt en beskrivning av möjligheterna att klimatkompensera eventuellt kvarstående fossila rester 2050.

Utgångspunkten för förslaget har varit att identifiera åtgärder som leder till att fossila bränslen konverteras till andra bränslen. I och med att användningen av fossila bränslen upphör kommer emellertid inte utsläppen av växthusgaser helt att upphöra på grund av LCA-utsläpp.

Färdplan 2050

Färdplanen visar hur energianvändningen inom Stockholms geografiska område ska kunna bli fossilbränslefri till 2050. Dessutom beräknas hur stora utsläpp som återstår av metan och lustgas vid förbränning samt hur stora de indirekta utsläppen är (LCA). Analysen är uppdelad på:

- energi till värme, komfortkyla och varmvatten
- energianvändning av värme och varmvatten i byggnader
- övrig el och gasanvändning
- transporter, inklusive flyg, sjöfart och arbetsmaskiner

Sammanfattningsvis kan konstateras att användningen av fossila bränslen i stort sett kan upphöra till år 2050. Osäkerhet råder avseende fossila plaster som bränsle i fjärrvärmens samt fossil olja till sjöfarten och fotogen till flyget. De totala utsläppen av växthusgaser beräknas kunna minska från 3 200 000 ton CO₂e år 2010 till 450 000 ton CO₂e år 2050.

Cirka en fjärdedel av de kvarvarande utsläppen år 2050 beräknas härröra från användning av fossila bränslen, främst förbränning av plast i fjärrvärmens. Resterande tre fjärdedelar är LCA-påslag samt direkta utsläpp av metan och lustgas vid förbränning av biobränslen.

Tidplan

Eftersom klimatförändringarna beror på de samlade utsläppen av växthusgaser i atmosfären rekommenderas att beslut och genomförande av åtgärder sker så tidigt som möjligt. Detta är av särskilt stor betydelse för

de åtgärder som beräknas ta lång tid att genomföra, t.ex. att bygga ut spårbunden kollektivtrafik samt att skärpa miljözonerna och därigenom endast ge tillträde till fordon som körs på biodrivmedel eller el.

Det är också av stor vikt att åtgärder som behöver arbetas med kontinuerligt under hela tidsperioden prioriteras och får en hög ambitionsnivå redan från början, t.ex. omställning till fossilbränslefri fjärrvärme, energieffektiviseringar av byggnader, förbättrad busstrafik och att underlätta för gång och cykeltrafik.

Energi till värme, komfortkyla och varmvatten

I detta avsnitt diskuteras den energiproduktion som sker inom stadens geografiska gränser, vilket i huvudsak är fjärrvärme- eller kraftvärme-produktion men också lokalt producerad el, värme och biogas. Avsnittet berör även den energiproduktion som sker utanför stadens geografiska gräns och konsumtionen av denna energi inom Stockholm.

Fjärrvärme

Färdplanens beräkningar bygger på att staden:

- Driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärme-systemet.
- Driver att projektet ”Öppen Fjärrvärme” permanentas och erbjuds brett i staden.
- Verkar för möjligheterna till övergång till biobaserade plaster.

Elproduktion

Färdplanens beräkningar bygger på att staden:

- Arbetar för att anlägga solenergianläggningar, eller andra anläggningar som kan producera lokalt förnybar el, på stadens egna byggnader.
- Verkar för att anlägga solenergianläggningar på byggnader i staden förutom Stadens egna fastigheter.
- Verkar i olika sammanhang för att den elkraft som produceras inom stadens geografiska gräns produceras med icke-fossila bränslen.
- Verkar för ett nationellt beslut om ett mål kring en generell överproduktion av el i Sverige, vilket leder till minskad importrisk.
- Verkar för att den nationella elproduktionen uteslutande sker med icke-fossila bränslen samt verkar för fortsatt konvertering till icke-fossil elproduktion i övriga Norden.

Konvertering från fossil olja

Färdplanens beräkningar bygger på att staden:

- Verkar för utfasning av olje användning i spetslastaggregat.
- Verkar i olika sammanhang för en påskyndad utveckling av hållbar och kommersiell produktion av biobaserade dieselbränslen.

Energi från gas

Färdplanens beräkningar bygger på att staden:

- Verkar för utfasning av naturgas i stadsgasnätet.
- Verkar för långsiktiga mål och styrmedel kring biogasproduktion av

restprodukter från staden.

- Verkar för långsiktiga mål och ekonomiska styrmedel för att uppmuntra och säkerställa konkurrenskraftig biogasproduktion av restprodukter från övriga Sverige, samt småskalig biogasproduktion från exempelvis jordbruk.

Energianvändning av värme och varmvatten i byggnader

Minskningen av energianvändningen för värme och varmvatten har sedan 1995 varit cirka 18 %. För att uppnå ett halverat energibehov behövs en minskning med ytterligare drygt 30 %.

Färdplanens beräkningar bygger på att staden:

- Verkar för utfasning av naturgas i stadsgasnätet.
- Verkar för långsiktiga mål och styrmedel kring biogasproduktion av restprodukter från staden.
- Verkar för långsiktiga mål och ekonomiska styrmedel för att uppmuntra och säkerställa konkurrenskraftig biogasproduktion av restprodukter från övriga Sverige, samt småskalig biogasproduktion från exempelvis jordbruk.

Nybyggnation

Färdplanens beräkningar bygger på att staden:

- Beslutar om en successiv skärpning av kraven avseende energianvändningen i nybyggnationen på av staden ägd mark.
- Verkar för en successiv skärpning av de nationella kraven (BBR) avseende energianvändningen i nybyggnationen på övrig mark i staden.
- Verkar för arkitektur som minskar behovet av energi till uppvärmning samt behovet av artificiell komfortkyla inom byggnader.

Övrig el- och gasanvändning

Avsnittet behandlar den konsumtion av el och gas som används till andra ändamål än uppvärmning och transporter. För elen innebär det t.ex. el som används för belysning eller hushållsel i en bostad. För en verksamhet kan det vara el till hissar, rulltrappor, kontorsapparater etc. Gasanvändningen är i huvudsak spigas till bostäder, restauranger och industriverksamheter.

Elanvändning

Under de senaste tio åren har övrig elanvändning i Stockholm ökat med 10 % räknat per invånare. Vad ökningen beror på finns ingen statistik över.

Färdplanens beräkningar bygger på att staden:

- Energieffektiviserar verksamhetselen (all el förutom el till uppvärmning och transporter).

Gasanvändning

Stadsgasen är idag helt baserad på fossil naturgas. Gasanvändningen utöver uppvärmning, som idag är kopplade till stadsgasnätet, antas ligga kvar på samma nivå som idag. Detta förutsätter att staden arbetar för att

säkerställa biogasproduktion i den omfattning som krävs för att underhålla gaskonsumtionen.

Färdplanens beräkningar bygger på att staden:

- Verkar för att förutsättningarna att satsa på storskalig kommersiell produktion av biogas sker.

Transporter

Transportsystemet är komplext med vitt skilda transportbehov och fordonstyper. Åtgärder för att minska utsläppen av klimatgaser måste således ske på flera olika sätt parallellt. Det som framför allt kan minska utsläppen är:

- Överflyttning av personresor från bil till kollektiva färdmedel.
 - Minskat behov av resande samt överflyttning från bil till gång och cykel.
 - Effektivare godstransporter.
 - Effektivare miljöfordon och byte till biodrivmedel och elbilar.
- Färdplanens beräkningar avseende överflyttning från bil till kollektiva färdmedel (under perioden 2015-2020) bygger på att: bygger på att staden:
- Staden i samarbete med SL antar strategi för att fördubbla antalet kollektivresenärer.
 - Staden verkar för en effektivare biljettvisering för att få jämnare turfrekvens.
 - Staden verkar för spårtrafik/bus rapid Transit på högtrafikerade linjer.
 - Det införs striktare signalprioritering samt återkoppling till förarna om hur de ligger till enligt tidtabell.
 - Staden inför kollektivtrafikfält längs rutter med trängsel.
 - Gatuparkering avskaffas på flertalet innerstadsleder och troligen även i ytterstaden. Inför strikt prioritering av kollektivtrafik och gods.
 - Staden reserverar mark för 2-4 nya bussdepåer (600 nya bussar).
 - Staden höjer parkeringstaxan.
 - Staden ser över P-normen.
 - Staden antar parkeringsstrategi för ytterstaden.
 - Staden verkar för utökad/differentierad trängselskatt.
- Färdplanens beräkningar avseende minskat resande, gång och cykel (perioden 2015-2020) bygger på att staden:
- I samarbete med SL planerar för hur 190 000 nya bostäder ska byggas så att de integrerar viktiga samhällsfunktioner inom närområdet samt har en god trafikförsörjning för såväl kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Detta kan ske exempelvis genom förtätning, kollektivförsörjningsplan, tillgänglighetsplan för viktiga samhällsfunktioner. Se över Översiktsplanen enligt ovanstående kriterier.
 - Gynnar distansarbete där det är möjligt för de anställda och uppmuntrar företag att följa efter. Ett mål sätts för andelen resfria möten år 2030.
 - Antar parkeringsnorm för cykel.
- Färdplanens beräkningar avseende effektivare godstransporter (perioden 2015-2020) bygger på att staden:

- Startar demonstrationsprojekt för samlastning i samarbete med distributörer.
- Startar dialoggrupp med distributörer i staden (i likhet med Klimatföretagen, biogasrundabordssamtal).
- Verkar för att de bästa av de demonstrerade lösningarna implementeras och de goda exemplen sprids.
- Reserverar mark för omlastningscentraler i ÖP och detaljplan.
- Verkar för ändring av trafikföreskrifterna för att tillåta exempelvis nattlig distribution.
- Ser över möjligheter att utveckla järnvägsterminaler.
- Utreder möjligheterna för terminaler för sjötransport.
- Ser över stadens enkelriktningar, trånga gator samt lastplatser.
- Ställer krav på samlastning och optimering av rutter i stadens upphandlingar.

Färdplanens beräkningar avseende effektivare fordon, biodrivmedel och elbilar bygger på att staden:

- Inte tillåter försäljning av fossila drivmedel i Stockholm efter 2050.
- Har en upphandlingspolicy som konsekvent gynnar utvecklingen av klimat effektivare fordon och bränslen i transport- och entreprenadupphandlingar. Inga upphandlade kontraktörer får använda fossila drivmedel efter 2030.
- Inför positiva/negativa incitament som gynnar de bästa miljöbilarna.
- Identifierar och reserverar lämplig mark för produktion av biogas.
- Ökar insamlingen av organiskt material för rötning till biogas.
- Utreder möjligheterna att införa miljözoner baserade på klimatutsläpp, också för personbilar.
- Bidrar till utredningen En FossilFri Fordonstrafik (Direktiv N 2012:05).
- Fortsätter att aktivt informera bilköpare om tillgängliga fordon, exempelvis genom att utveckla www.miljofordon.se

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Parkmiljöavdelningen Norra Innerstaden som är gemensam för Kungsholmens, Norrmalms och Östermalms SDF.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen är positiv till den föreslagna färdplanen som kan ses som ytterligare ett steg på väg mot ett klimatarbete i världsklass. Planen är ambitiös och visar att Stockholm kan inta en ledande position bland världens storstäder när det gäller klimatarbete. Planen kan samtidigt ge andra kommuner och aktörer inspiration att aktivt arbeta för att skapa ett miljövänligare samhälle.

Som framgår av ärendet ställs stora krav på samarbete inte bara inom Stockholms stad utan även med andra organisationer och aktörer, främst inom stockholmsregionen men även nationellt.

Vad gäller förutsättningarna för att kunna nå ett fossilbränslefritt Stock-

holm 2050 anges att staden i en rad olika avseenden ska ”verka för”. Uttrycket ”verka för” är, som förvaltningen uppfattar det, alltför oprecist. Det behövs tydligare vägledning för hur samarbetet mellan staden och olika aktörer ska utformas och vad som förväntas uppnås.

Av ärendet framgår inte heller tydligt ansvarsfördelningen inom staden och inget nämns om stadsdelsnämndernas eventuella roll i sammanhanget. Det är viktigt att det klart framgår var ansvaret för olika insatser och åtgärder ligger.

I stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden som är ett av Stockholm stads miljöprofilsområden är målet att stadsdelen ska bli fossilbränslefri 2030. Det finns mycket kunskap och erfarenheter i projektet som kan användas i arbetet för ett fossilbränslefritt Stockholm.

De förändringar som måste göras för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 kommer att påverka stadens alla boende och besökare. Inte minst människors resvanor måste ändras radikalt. Bilresandet måste minska avsevärt till förmån för cykling, gång och kollektivresande. Det är viktigt att de åtgärder som vidtas inte försvårar eller försämrar människors vardag och livskvalitet.

Som framgår av ärendet måste kollektivtrafiken byggas ut till nära nog fördubblad kapacitet, vilket betyder att samarbetet med SL är av avgörande betydelse. Vidare framgår att resandet med bil måste minska väsentligt och färdplanen bygger bl.a. på att gatuparkering avskaffas, parkeringstaxan höjs och trängselskatten utökas/differentieras.

Förvaltningen vill framhålla vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som kommer att genomföras och om att syftet är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed en miljövänligare stad.

Om parkeringsavgifterna kommer att höjas och möjligheterna till gatuparkering försvinner kommer stockholmarna sannolikt i allt större utsträckning att vilja ansluta sig till bilpool istället för att ha egen bil. För att öka tillgången till bilpooler tycker förvaltningen att staden bör se över möjligheterna att låta de bilar staden har till sitt förfogande ingå i en bilpool. Det kan exempelvis röra sig om helger då många av bilarna inte används och då många stockholmare kan vilja ha tillgång till bil för t.ex. familjeutflykter eller större inköp. Staden disponerar totalt cirka 800 bilar. Trafikkontoret använder redan idag enbart bilpoolsbilar. Förvaltningen anser att fler förvaltningar borde överväga att använda bilpooler istället för att ha egna bilar eller leasingbilar.

Som framgår av ärendet är byte till elbilar ett sätt för att minska utsläppen av klimatgaser. Om stockholmarna ska övergå till elbilar i den utsträckning som behövs för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 måste staden, som förvaltningen ser det, aktivt arbeta för att fasa

ut fossilbränsle drivna bilar. Detta kan exempelvis ske genom att samtliga parkeringsplatser och parkeringshus förses på laddningsmöjligheter där bilen snabbt och enkelt kan laddas mot en avgift.

Som ett led i arbetet för att minska resandet anges bl.a. att Stockholms stad ska gynna distansarbete, vilket förvaltningen tycker är positivt.

Av ärendet framgår inget närmare om hur och när uppföljning av olika åtgärder ska göras. Detta gäller både åtgärder som staden kommer att vidta och åtgärder som behöver vidtas av andra aktörer. Förvaltningen anser att uppföljning bör ske inom ramen för stadens system för integrerad ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi (ILS).

KS har i budget 2013 beslutat att utreda förutsättningarna, möjligheterna och kostnaderna för stadens egen organisation att vara fossilbränsleoberoende 2030. Utredningen, som genomförs av Stadsledningskontoret, ska omfatta stadens egen organisation och de varor och tjänster som staden upphandlar inom sitt geografiska område. De förslag till åtgärder och insatser som utredningen leder till kommer således att mera direkt påverka de verksamheter stadsdelsnämndernas ansvarar för än den nu presenterade färdplanen.

Bilaga

Förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.