



PM 2007:81 RIII (Dnr 315-384/2007)

På väg mot ett oljefritt Sverige

Remiss av rapport från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet avseende rapporten ”På väg mot ett oljefritt Sverige” överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Näringsdepartementet har för yttrande remitterat rapporten På väg mot ett oljefritt Sverige till Stockholms kommun för yttrande. Remisstiden sträcker sig till den 21 maj 2007.

I december 2005 tillsatte den förra regeringen en kommission med uppdraget att presentera konkreta förslag som till år 2020 kan minska Sveriges beroende av olja samt påtagligt minska användningen av oljeprodukter. Kommissionens förslag till åtgärder för att uppnå det uppsatta målet redovisas i en konsensusrapport som blev klar i juni 2006. Kommissionen föreslår fyra nya nationella mål som utgångspunkt för de i rapporten rekommenderade åtgärderna:

- Det svenska samhället bör som helhet till 2020 kunna effektivisera sin energianvändning med ca 20% och därigenom samtidigt skapa en fördjupad, kostnadseffektiv och mera långsiktigt hållbar välfärd.
- Uppvärmningen av bostäder och lokaler bör 2020 ske i princip helt utan olja.
- Vägtransporterna, inkl transporter inom sektorerna jord, skog, fiske och bygande, bör till 2020 minska sin användning av bensin och diesel med 40-50%.
- Industrin bör till 2020 minska sin oljeanvändning med 25-40%.

Bland kommissionens åtgärdsförslag kan särskilt nämnas tillskapandet av ett centrum för energieffektivisering, öka skogens tillväxt med 15-20%, odling av energigrödor på ytterligare 300 000 – 500 000 hektar åkermark, ökad produktion av inhemsk förnybar el, minskad el-användning vid uppvärmning av fastigheter, aktivt statligt stöd till lokala och regionala infrastrukturer för biogas samt att Sverige bidrar till att successivt skärpa EU:s handelssystem för koldioxid. För ytterligare information hänvisas till rapporten i sin helhet som är bilagd ärendet (*Bilaga 2*).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsdelsnämnderna Hägersten-Liljeholmen, Hässelby-Vällingby, EnskedeÅrsta-Vantör och Östermalm samt till Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten AB.

De båda bolagen har svarat genom kontorsyttranden och trafik- och renhållningsnämnden har avstått från att svara.

Stadsledningskontoret bedömer att målen är välgrundade och realistiska men samtidigt ambitiösa och att de ligger i linje med stadens arbete och ambitioner.

Fastighetsnämnden inleder med att rapporten innehåller ambitiösa och väl underbyggda åtgärdsförslag men tillägger bl.a. att besparingspotentialerna avseende energi som finns inom den byggda miljön borde lyftas fram, och att glasfasader och dess påverkan på byggnaders energianvändning borde belysas tydligare eftersom denna typ av arkitektur ger ett stort kylbehov under årets varma period. Nämnden påpekar också att organisationers arbetssätt har stor påverkan på energianvändningen och de största hindren inte nödvändigtvis är att tekniken saknas utan snarare bristande investeringsutrymmen och tid, utebliven kommunikation mellan brukare, drift och förvaltning avseende energianvändning samt otillförlitlig energistatistik.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden delar uppfattningen att Sverige bör minska sitt oljeberoende, men påpekar samtidigt att det är viktigt att detta sker på ett kostnadseffektivt sätt. Nämnden ställer sig positiv till rapportens förslag om energieffektiviseringar i samband med nybyggnation och modernisering av bostäder. Nämnden anser inte att en koldioxidbaserad fordonsskatt skulle vara ett lämpligt styrinstrument mot bränslesnålare bilar.

Stadsbyggnadsnämnden anser att rapporten har en visionär inriktning som tar sin grund i mycket konkreta problem som alla rör det övergripande begreppet Hållbart samhälle. Nämnden påpekar att när rapporten slutligt omvandlas till mer konkreta insatser bör de delar som berör den kommunala sektorn brytas ned till rätt nivå och tydliggöras där. Samtidigt bör mer övergripande förändringsstrategier integreras i kommande nationella förslag inom områdena energi, näringsliv, bostäder, planering, skogs- och jordbruk samt EU-politik.

Stadsdelsnämnden Hägersten-Liljeholmen ser det som positivt och nödvändigt med en tydlig strategi för att fasa ut oljeanvändningen. Nämnden betraktar rapporten som ett värdefullt redskap i stadens fortsatta arbete med att utveckla en modern och långsiktigt hållbar storstad.

Stadsdelsnämnden Hässelby-Vällingby välkomnar förslagen att minska den totala energianvändningen och på sikt fasa ut fossila bränslen. Nämndens bedömning är att de åtgärder som föreslås i rapporten inte ger omfattande effekter för förvaltningens ekonomi.

Stadsdelsnämnden Enskede-Årsta-Vantör anför att kommissionens slutsatser har direkt relevans för stadens alla verksamheter. Staden kan med rapporten som grund bl.a. se över kraven i samband med upphandling på ett sätt som bidrar till ett minskat oljeberoende.

Stadsdelsnämnden Östermalm ser positivt på att ett samlat grepp tas på nationell nivå för att öka energieffektiviseringen och minska oljeberoendet. Ur stadsdelsperspektiv ser nämnden att det framförallt är viktigt att energieffektiv och klimatneutral teknik används vid uppvärmning och elförsörjning av de 10 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser som planeras i det nya stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden.

Stockholms Hamn AB anför i kontorsyttrande att det är positivt med en så tydligt uttryckt vilja för en intensifierad energipolitik, men bolaget anser att ett tydligare EU-perspektiv borde finnas med då de globala klimatfrågorna kräver gemensamma krafter. Bolaget påpekar vidare att belastningen från trafiken kan minskas med ökad närsjöfart, trafik på inre vattenvägar och fler järnvägstransporter.

Stockholm Vatten AB anför i kontorsyttrande att bolaget ställer sig bakom rapportens ambitioner och mål. Bolaget påpekar dock att reservkraftanläggningarna drivs på olja och att det i dagsläget inte finns några alternativ. Bolaget bedömer inte att det

är ett realistiskt mål att minska energianvändningen i den egna verksamheten med 20% till 2020.

Mina synpunkter

Oljekommissionen tillsattes av den förra regeringen och dess direktiv kom i mycket att präglas av miljö- och vänsterpartiets åsikter. Icke desto mindre bedrevs arbetet på bred front och i samarbete med näringslivet vilket är positivt. Jag delar uppfattningen att Sverige skall minska sitt oljeberoende, och Stockholms kommunfullmäktige har antagit ett mål om att staden skall vara fossilbränslefri till 2050. Det är viktigt att arbetet med att minska oljeberoendet sker på ett kostnadseffektivt sätt. Om dyra åtgärder genomförs leder det till en långsammare energiomställning totalt sett.

Rapporten förmedlar ett något statiskt synsätt gentemot utvecklingen på miljö- och energiteknikområdet. Otroligt mycket har hänt och händer på detta område inom miljö- och energiteknik och det är viktigt att se till att förutsättningarna för denna utveckling inte försämras. Vid satsningar på utveckling och produktion av alternativa bränslen är det viktigt att undvika att i detta skede låsa sig vid en specifik bränslesort.

Jag ställer mig positiv till rapportens förslag om energieffektivisering i samband med nybyggnation och modernisering av bostäder. Energieffektiviseringar i stadens egna fastighetsbestånd är en prioriterad fråga som berör många av stadens bolag och förvaltningar.

Enligt fyrstegsprincipen som tagits fram av Vägverket och som används i rapporten skall nyinvesteringar och större ombyggnationsåtgärder av vägar genomföras som sista utväg. Det kan diskuteras vad detta innebär. Ett minskat transportbehov kan självklart vägas in i en smart samhällsplanering. Men i en växande region med ett redan trängande behov för att förbättra framkomligheten är infrastruktursatsningar som vägar och andra åtgärder för att minska trafiken genom innerstaden viktiga. Samtidigt vill jag framhålla att godstransporter på järnväg och fungerande sjötransporter är viktiga för att minska andelen godstrafik på vägarna. Sjötransporterna erbjuder ett effektivt utnyttjande av energiresurserna men här vill jag särskilt fästa uppmärksamheten på vikten av att komma till rätta med de orimligt långa handläggningstiderna i miljödomstol för tillståndsansökan enligt Miljöbalken (MB) att bedriva hamnverksamhet. Det är också problematiskt att dessa bedömningar tenderar att innefatta sådan trafikpåverkan över vilken hamnen själv inte har rådighet. Hela tillämpningen av tillståndsprövningen av hamnverksamhet enligt MB riskerar att hämma sjöfarten och därmed motverka utvecklingen av miljömässigt bra transportlösningar.

Det är viktigt att undersöka de risker för ökat läckage av näringsämnen från jord- och skogsbruk till Östersjön som en mycket kraftig utbyggnad av odlingen av biobränsle i Sverige kan leda till.

Att göra kollektivtrafiken mer attraktiv med bättre komfort, tätare turlistor och enkla betalformer är ett arbete som pågår. I alla resonemang om billigare kollektivtrafik måste ingångsvärdet vara att bygga en kollektivtrafik som tillåts ta ut rimliga taxor för att borga för en långsiktighet där såväl utbyggnader som upprustning är möjlig. Utan en långsiktigt hållbar ekonomi blir kollektivtrafiken sårbar.

Kommissionen framhåller att Sveriges elförbrukning bör minskas med motiveringen att vi tillhör en europeisk elmarknad. Att på detta sätt låta Sverige ta ansvar för en europeisk energimarknad är tveksamt. Den nordiska mixen innehåller emellertid, som miljöförvaltningen påpekar fossilt bränsle, och vi vill här understryka behovet av att använda energiformer som i sin produktion eller användning inte bidrar till att öka växthuseffekten. Därför behövs bland annat svensk kärnkraft för att tillgodose hushållen och industrins behov av el på ett sätt som inte leder till ökade koldioxidutsläpp.

Vi delar inte farhågorna att naturgasen riskerar att tränga bort inhemska bränslen. Tvärtom är det sannolikt att fungerande biogasmarknad i Stockholms regionen initialt kommer att behöva stödjas med en del naturgas.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet avseende rapporten "På väg mot ett oljefritt Sverige" överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 3 maj 2007

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer
2. Oljekommissionens rapport

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Tillstyrka oljekommissionens förslag
3. Som svar på remissen från Näringsdepartementet avseende rapporten "På väg mot ett oljefritt Sverige" också överlämna promemorian.
4. Därutöver anför följande.

Oljekommissionen tillsattes av den socialdemokratiska regeringen. Dess direktiv och arbete kom därför i mycket att präglas av en helhetssyn på samhället och en insikt om att olika delar av samhället hänger samman i ett ömsesidigt beroende. Arbetet bedrevs därför också på bred front och i samverkan med bland annat högskolan, fackföreningsrörelsen och näringslivet.

Kommissionens arbete genomsyras också av insikten om att avgörande beslut i komplexa sammanhang inte enbart kan avgöras vid köksbord, utan att politiken och samhället måste kunna understödja en utveckling genom att, i kollektiva former, kunna fånga upp initiativ, tillgängliggöra pålitlig information och underlätta genom att leda utvecklingen med normbildning och initiativ.

Kommissionen utgår från fem starka skäl att avveckla Sveriges oljeberoende, effektivisera energianvändningen och på sikt ersätta de fossila energikällorna med förnyelsebar energi. Dessa skäl är följande.

- man vill minska Sveriges klimatpåverkan
- man vill säkra en långsiktig energiförsörjning
- man vill att Sverige blir ett föregångsland för utveckling av ny teknik för hållbar energianvändning och energieffektivisering
- man vill stärka Sveriges internationella ekonomiska konkurrenskraft
- man vill använda och utveckla energiresurserna från skog och åker

Det är viktigt att understryka den helhet som oljekommissionen ger uttryck för. De fem skälen är inte separata visioner som godtyckligt har fogats samman. De förutsätter i själva verket varandra på olika sätt. Det är därför av största vikt att oljekommissionens rapport fortsätter att behandlas som den helhet det är.

Det kommer inte att ske någon teknikutveckling om inte en strävan att minska klimatpåverkan och energianvändning finns i samhället och får ett tydligt uttryck. På samma sätt kommer inte Sveriges klimatpåverkan att kunna minska om man inte samtidigt vidmakthåller Sveriges konkurrenskraft och utvecklar det svenska samhället. Det är av största vikt att en ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet går hand i hand. En sådan övertygelse vägleder

alltid ett framgångsrikt samhällsbygge. Nu, när det sedan ett antal år går bra för Stockholm och Sverige, finns det en chans att satsa på att bygga ett bättre och smartare samhälle för framtiden. Det är en chans som bör tas. Det är bättre än att spjärna emot eller bara luta sig tillbaka.

Utifrån en insikt om helheten skulle Stockholm kunna bidra till det övergripande arbetet för en hållbar värld - och också ett minskat oljeberoende – genom att utveckla det förebyggande arbetet, tillgängliggöra information, utveckla kontakterna med företag som utvecklar miljöteknik och hållbara lösningar, stimulera användningen av kollektivtrafik och miljöinvestera för framtiden. Det skulle vara bidrag som Stockholm enkelt skulle kunna genomföra – om viljan fanns!

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Teres Lindberg och Kersti Py Börjeson* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) enligt följande.

En helhetssyn på samhällsplaneringen behövs för att bryta samhällets oljeberoende. Klimatförändringarna är ett faktum och vi vet att energiförbrukningen måste minska och användningen av förnybara energikällor måste öka. Stockholm bör gå i bräsch för detta.

Stockholms stad har antagit ett mål om att staden ska vara fossilbränslefri år 2050. För att uppnå målet måste staden under den kommande mandatperioden intensifiera arbetet med att minska energianvändningen och successivt minska fossilbränsleanvändningen varje år. Detta måste ske inom stadens samtliga verksamheter. En satsning på miljöteknik är en säker satsning för framtiden. Stockholm måste ligga i framkant och pröva hållbara energiformer som sol- och vindenergi. Det är även viktigt att Stockholm utökar sin lokala produktion av förnybara drivmedel. Efterfrågan på biogas är stor och kommer att bli allt större. Vi vill utöka framställningen av biogas från avloppsvatten och biologiskt avfall. Genom att med effektiva metoder fortsätta det framgångsrika klimatarbetet i Stockholm menar Miljöpartiet att målet om en fossilbränslefri stad kan nås redan 2030.

Vi anser inte att kärnkraft är förenligt med ett miljöanpassat energisystem eller ett hållbart samhälle. Dels orsakar det stora ingrepp i naturen genom gruvdriften och utvinningen av uranet till kärnbränsle, dels är det oklart hur det använda kärnbränslet som kärnavfall ska omhändertas och förvaras under en mycket lång framtid. Detta är förenat med svårbedömda risker och ett oansvarigt arv till framtidens generationer. Även naturgas bör undvikas då det är ett fossilt bränsle.

Vi vill för övrigt framhålla att sockerrörsbaserad etanol som produceras i tropikerna har lägre miljöpåverkan och är billigare än spannmålsbaserad etanol som produceras i Sverige. För att nå målet om ett oljefritt Sverige är det därför bättre att handla etanol exempelvis från Brasilien än att göra en stor satsning på att bygga ut den spannmålsbaserade etanolen. Den svenska strategin för produktion av inhemska biodrivmedel bör snarare inriktas på etanol som produceras av cellulosa eller biodrivmedel producerade via förgasning. En ökad handel med den sockerrörsbaserade etanolen kräver dock att nya styrmedel införs för att skydda känsliga ekosystem och fattiga bönder i Syd.

Särskilt uttalande gjordes av *Inger Stark* (v) enligt följande.

Ett av de stora värdena med Kommissionen mot oljeberoende är att det varit en bred grupp av aktörer som enats om goda målsättningar för och förslag om hur Sverige kan bryta oljeberoendet. Det är ett viktigt första steg i en större energiomställning, som handlar både om effektivisering och om omställning till förnybara bränslen.

Stockholm berörs av ett stort antal av kommissionens målsättningar och förslag. Det gäller bland annat energieffektivisering i byggnader, både befintlig och ny. En annan del är fyrstegsprincipen, som innebär att man i första hand ska eftersträva ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och att en vägutbyggnad ska ses som en sista utväg. Kommissionens förslag

att göra kollektivtrafiken billigare och mer attraktiv är också en viktig del i att minska oljeberoendet.

Vi vill framhålla att sockerrörsbaserad etanol som produceras i tropikerna har lägre miljöpåverkan och är billigare än spannmålsbaserad etanol som produceras i Sverige. För att nå målet om ett oljefritt Sverige är det därför bättre att handla etanol exempelvis från Brasilien än att göra en stor satsning på att bygga ut den spannmålsbaserade etanolen. Den svenska strategin för produktion av inhemska biodrivmedel bör snarare inriktas på etanol som produceras av cellulosor eller biodrivmedel producerade via förgasning. En ökad handel med den sockerrörsbaserade etanolen kräver dock att nya styrmedel införs för att skydda känsliga ekosystem och fattiga bönder i Syd.

ÄRENDET

Rapporten ”På väg mot ett oljefritt Sverige” är en konsensusrapport som har arbetats fram av Kommissionen mot oljeberoende. Kommissionen tillsattes av regeringen i december 2005 med uppdrag att utarbeta konkreta förslag på hur Sverige till år 2020 kan minska sitt beroende av olja och påtagligt reducera oljeanvändningen. Kommissionens förslag syftar mot målen att minska oljeberoendet, effektivisera energianvändningen och på sikt ersätta de fossila energikällorna med förnyelsebara alternativ. Dessa mål motiveras främst med:

1. Minskning av Sveriges klimatpåverkan.
2. Sveriges långsiktiga energiförsörjning säkras.
3. Sverige kan bli ett föregångsland för utveckling av ny teknik för hållbar energianvändning och energieffektivisering.
4. Sveriges internationella ekonomiska konkurrenskraft skulle stärkas.
5. Sverige skulle använda och utveckla energiresurserna från skog och åker, ”Sveriges gröna guld”.

Kommissionen föreslår följande nationella mål för energieffektivisering och minskat oljeberoende år 2020:

- Det svenska samhället bör som helhet till 2020 kunna effektivisera sin energianvändning med ca 20% och därigenom samtidigt skapa en fördjupad, kostnadseffektiv och mera långsiktigt hållbar välfärd
- Vägtransporterna, inkl. transporter inom sektorerna jord, skog, fiske och byggande bör till år 2020 minska sin användning av bensin och diesel med 40-50%
- Uppvärmningen av bostäder och lokaler ska i princip ske helt utan olja
- Industrin bör till år 2020 minska sin oljeanvändning med 25-40 %.

Bland kommissionens åtgärdsförslag kan nämnas tillskapandet av ett centrum för energieffektivisering, öka skogens tillväxt med 15-20%, odling av energigrödor på ytterligare 300 000 – 500 000 hektar åkermark, ökad produktion av inhemsk förnybar el, minskad el-användning vid uppvärmning av fastigheter, aktivt statligt stöd till lokala och regionala infrastrukturer för biogas samt att Sverige bidrar till att successivt skärpa EU:s handelssystem för koldioxid. För ytterligare information hänvisas till rapporten i sin helhet som är bilagd ärendet (*Bilaga 2.*)

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsdelsnämnderna Hägersten-Liljeholmen, Hässelby-Vällingby, EnskedeÅrsta-Vantör och Östermalm samt till Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten AB. De båda bolagen har svarat genom kontorsyttranden och trafik- och renhållningsnämnden har avstått från att svara.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Kommissionens förslag bygger på fem överordnade strategier som presenteras kortfattat nedan med kommissionens förslag följt av stadsledningskontorets synpunkter.

1. Genomgripande energieffektivisering av hela samhället

Kommissionen föreslår att ett ”råd” eller ”centrum för energieffektivisering” tillskapas med uppdraget att driva på en mera offensiv utveckling med kontinuerlig uppföljning och höjda ambitionsnivåer.

Kommissionen föreslår även ett energieffektiviseringsmål för Sverige som innebär att det svenska samhället som helhet till år 2020 bör effektivisera sin energianvändning med minst 20 %. Vilket motsvarar ca 1,5 % per år.

Stadsledningskontoret anser att detta borde vara Energimyndighetens huvuduppgift för att skapa en helhetssyn på energifrågorna. Energieffektiviseringsmålet är bra och ligger i linje med de mål som ligger i förslag till nytt miljöprogram för Stockholms stad.

2. Historisk satsning på skogs- och åkerbränslen

Kommissionen föreslår att Sverige genomför en storsatsning på att ur råvaror från skog och åker producera bioenergi som kan hjälpa till att ersätta fossila bränslen. Genom bränsleersättning skulle Sverige till 2020 på detta sätt i princip helt kunna eliminera oljan vid uppvärmning av bostäder och lokaler. Under samma tid i kombination med energieffektiviserande teknik ska även den totala mängden bensin och diesel i transportsektorn minska med 40 – 50 %.

Stadsledningskontoret anser att eliminera olja i bostäder och lokaler till år 2020 ligger i linje med målet om ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050.

I förslag till nytt miljöprogram för staden finns mål kring miljöeffektiva transporter som innebär 100 % miljöbilar i stadens verksamheter och att dessa ska köras med förnybart bränsle till 85 %. Kommissionens förslag till mål kommer således inte att ställa några nya krav på stadens egna verksamheter.

3. El för en hållbar energiförsörjning

Kommissionen föreslår att staten och industrin samarbetar för att uppnå:

- Effektivisering av elanvändningen i industrin
- Ökad produktion av inhemsk förnybar el
- Minskad användning av el vid uppvärmning av fastigheter

Stadsledningskontoret anser att det är nödvändigt med effektivisering även av elanvändningen. Staden har i förslag till nytt miljöprogram målet att stadens egen verksamhet ska minska sin elanvändning med 8 %.

4. Energigasernas roll

Kommissionen föreslår att staten inte engagerar sig aktivt för en framtida utökad användning av naturgas i Sverige då det inte är långsiktigt hållbart att binda upp Sverige i en fast naturgasinfrastruktur.

Staten bör däremot stödja lokala och regionala processer för biogas.

Stadsledningskontoret kan konstatera att en satsning på naturgasinfrastruktur skulle vara kontraproduktivt gentemot stadens mål om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. Biogasproduktion är dock en viktig faktor i miljöanpassningen av stadstrafiken.

5. Styrmedel på EU – nivå

Kommissionen föreslår att Sverige bidrar till att successivt skärpa EU:s handelssystem. Ett mål är att tilldelningen av utsläppsrätter minskar så att de totala utsläppen i den handlande sektorn blir 25 % lägre 2020 jämfört med 1990. Kommissionen anser även att det bör utvecklas strategier för att skydda den konkurrensutsatta el- och bränsleintensiva industrin från konkurrens från regioner som saknar klimatpolitik.

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att styrmedel inte används så att de hämmar näringslivets tillväxtförutsättningar.

Stockholms stad berörs framförallt av målet angående att ta bort uppvärmningsoljan till 2020 i bostäder och lokaler. Kommissionen föreslår här ett antal åtgärder som syftar till att

med ekonomiska styrmedel uppnå effektivisering vid nybyggnation och ombyggnation samt i befintliga lokaler och bostäder. Stadsledningskontoret bedömer att de förslagna ekonomiska styrmedlen på ett konstruktivt sätt bidrar till en utveckling för ett minskat oljeberoende.

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

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 april 2007 att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anföra följande.

Oljekommissionen tillsattes av den förra regeringen och dess direktiv kom i mycket att präglas av miljö- och vänsterpartiets åsikter. Icke desto mindre bedrevs arbetet på bred front och i samarbete med näringslivet vilket är positivt. Vi delar uppfattningen att Sverige skall minska sitt oljeberoende, men det är viktigt att arbetet med att minska oljeanvändningen sker på ett kostnadseffektivt sätt. Om dyra åtgärder genomförs leder det till en långsammare energiomställning totalt sett.

Rapporten förmedlar ett något statiskt synsätt gentemot utvecklingen på miljö- och energiteknikområdet. Otroligt mycket har hänt och händer på detta område inom miljö- och energiteknik och det är viktigt att se till att förutsättningarna för denna utveckling inte försämras.

Energieffektivisering vid nybyggnation (s 15-16)

Vi ställer oss positiva till rapportens förslag om energieffektivisering i samband med nybyggnation och modernisering av bostäder. Energieffektiviseringar i stadens egna fastighetsbestånd är en prioriterad fråga. Precis som fastighetskontoret påpekar har människors beteende och organisationers arbetssätt stor påverkan på energiförbrukningen och det är därmed en viktig fråga att genom t.ex. planering och incitament påverka energiförbrukningen på individnivå.

Transportsektorn

Enligt fyrstegsprincipen som tagits fram av Vägverket och som används i rapporten skall nyinvesteringar och större ombyggnationsåtgärder av vägar genomföras som sista utväg. Det kan diskuteras vad detta innebär. Ett minskat transportbehov kan självklart vägas in i en smart samhällsplanering men detta kan inte tillgodose Stockholms trängande behov av kringfartsleder för att förbättra framkomligheten och minska trafiken genom innerstaden.

Mål för vägtransportsektorn (s. 18-19)

Vi anser inte att en koldioxidbaserad fordonsskatt skulle vara ett lämpligt styrinstrument mot bränslesnålare bilar. Vi tycker inte heller att utbildning i sparsam körning skall subventioneras. För att yrkesförare skall anamma ett sådant körsätt långsiktigt krävs ofta en uttalad ambition och klara signaler från företagsledning att detta är en viktig fråga såväl arbetsmiljömässigt som ut säkerhets- och miljöaspekter. Dessutom krävs kontinuerlig uppföljning och utvärdering av de enskilda förarna. Genomförs en sådan satsning seriöst betalar den sig också snabbt i form av minskad bränsleförbrukning, olyckstillbud och sjukskrivningar.

Minska andelen godstrafik på väg (s. 20)

Godstransporter på järnväg och fungerande sjötransporter är viktiga för att minska andelen godstrafik på vägarna. Avseende sjötransporterna vill vi särskilt peka på de orimligt långa handläggningstiderna i miljödomstol för tillståndsansökan enligt Miljöbalken (MB) att bedriva hamnverksamhet. Det är även problematiskt att dessa

bedömningar tenderar innefatta trafikpåverkan över vilken hamnen själv inte har rådighet. Hela tillämpningen av tillståndsprövningen av hamnverksamhet enligt MB riskerar att hämma sjöfarten och därmed motverka utvecklingen av miljömässigt bra transportlösningar.

Drivmedel från jord- och skogsbruket (s. 20)

Avseende drivmedel från jord- och skogsbruket vill vi påpeka att det är viktigt att man i detta skede undviker att låsa sig vid en specifik bränslesort. Det är också viktigt att beakta de risker för ökat läckage av näringsämnen från jord- och skogsbruk till Östersjön som en mycket kraftig utbyggnad av odlingen av biobränsle i Sverige kan leda till.

El för en hållbar energiförsörjning (s. 13)

Kommissionen framhåller att Sveriges elförbrukning bör minskas med motiveringen att vi tillhör en europeisk elmarknad. Att på detta sätt låta Sverige ta ansvar för en europeisk energimarknad anser vi vara mycket tveksamt. Den nordiska mixen innehåller emellertid, som miljöförvaltningen påpekar fossilt bränsle, och vi vill här understryka behovet av att använda energiformer som i sin produktion eller användning inte bidrar till att öka växthuseffekten. Därför behövs bland annat svensk kärnkraft för att tillgodose hushållen och industrins behov av el på ett sätt som inte leder till ökade koldioxidutsläpp.

Energigasernas roll (s. 14)

Vi delar inte farhågorna att naturgasen riskerar att tränga bort inhemska bränslen. Tvärtom är det sannolikt att fungerande biogasmarknad i Stockholms regionen initialt kommer att behöva stödjas med en del naturgas. Eftersom vi har en europeisk utsläppshandel spelar det ingen roll om naturgasen används i Sverige eller i Tyskland.

Reservation till förmån för förvaltningens förslag till beslut anfördes av vice ordföranden Martin Michel (mp), ledamoten Bengt Sandberg m.fl. (s) och ledamoten Åke Mezan (v)

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Martin Michel (mp) och ersättaren Ann Westlund (mp) *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret tycker att rapporten innehåller ambitiösa och väl underbyggda åtgärdsförslag. Kommissionen har också belyst och bearbetat riskerna med föreslagna åtgärder.

Fastighetskontoret har dock följande synpunkter:

I rapporten har stort fokus lagts på konvertering till alternativa energikällor. Besparingspotentialerna avseende energi som finns inom den byggda miljön samt inom industrin är stora och borde lyftas fram. Arbete med energieffektivisering är en åtgärd som borde minska Sveriges behov av olja.

I rapporten lyfter man fram att oljeanvändningen för uppvärmning av bostäder och lokaler minskat med 70 . Rapporten belyser inte det faktum att elanvändningen ökat under samma tidsperiod och att energianvändningen totalt sett ökat. I åtgärderna som föreslås för bostäder och lokaler borde glasfasader och dess påverkan på byggnaders energianvändning belysas tydligare. Denna typ av arkitektur ger ett stort kylbehov under årets varma period och kyla är det energislag som ökat mest under de senaste åren.

Under strategi 1 "Genomgripande energieffektivisering av hela samhället" har en definition på effektiv energianvändning angetts, vilken säger att samma produkt- och välfärdsnytta

kan produceras till lägre kostnad och med lägre energiåtgång. Här bör livscykelkostnad lyftas fram som den kostnad som ska ligga till grund för investeringsbeslut.

Under åtgärd avseende skärpta byggregler så bör vikten av uppföljning belysas samt möjlighet för en byggherre att få sanktioner i de fall kravet på energihushållning inte uppfylls.

Många av åtgärdsförslagen handlar om ny teknik och regelverk, men stor påverkan på energianvändningen har människors beteende och organisationers arbetssätt. Om man ser till stora byggherrar och fastighetsägare så finns god kunskap om vilken energieffektiv teknik som finns på marknaden och vilka åtgärder som skulle kunna sänka energianvändningen. De största hindren för att inget genomförs är bristande investeringsutrymmen och tid, utebliven kommunikation mellan brukare, drift och förvaltning avseende energianvändning samt otillförlitlig energistatistik.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 april 2007 att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut samt att därutöver anföra följande

”Oljekommissionen tillsattes av den förra regeringen och dess direktiv kom i mycket att präglas av miljö- och vänsterpartiets åsikter. Icke desto mindre bedrevs arbetet på bred front och i samarbete med näringslivet vilket är positivt. Vi delar uppfattningen att Sverige ska minska sitt oljeberoende, men det är viktigt att arbetet med att minska oljeanvändningen sker på ett kostnadseffektivt sätt. Om dyra åtgärder genomförs leder det till en långsammare energiomställning totalt sett.

Rapporten förmedlar ett något statiskt synsätt gentemot utvecklingen på miljö- och energiteknikområdet. Otroligt mycket har hänt och händer på detta område inom miljö- och energiteknik och det är viktigt att se till att förutsättningarna för denna utveckling inte försämras.

Energieffektivisering vid nybyggnation (s 15-16)

Vi ställer oss positiva till rapportens förslag om energieffektivisering i samband med nybyggnation och modernisering av bostäder. Energieffektiviseringar i stadens eget fastighetsbestånd är en prioriterad fråga. Däremot stödjer vi inte förvaltningens förslag att skärpa befintliga byggregler samt att byggherren i ett tidigare skede ska göra en energiutredning som visar primärenergiförbrukning.

Transportsektorn

Enligt fyrstegsprincipen som tagits fram av Vägverket och som används i rapporten ska nyinvesteringar och större ombyggnationsåtgärder av vägar genomföras som sista utväg. Det kan diskuteras vad detta innebär. Ett minskat transportbehov kan självklart vägas in i en smart samhällsplanering men detta kan inte tillgodose Stockholms trängande behov av kringfartsleder för att förbättra framkomligheten och minska trafiken genom innerstaden.

Vi ställer oss bakom flertalet av förvaltningens skrivningar som behandlar transportsektorn och nödvändigheten att begränsa dess utsläpp. Som exempel på ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät framhåller förvaltningen ett logistikprojekt inom staden. Vi delar förvaltningens uppfattning att denna typ av lösningar ska användas där de är framgångsrika. Det är emellertid så att projektet som beskrivs i stort förutsätter ett centraliserat arbetssätt. Den ökade decentraliseringen och avknoppningen som pågår i staden omöjliggör inte ett sådant system men det kräver att vissa anpassningar görs till de förändrade förutsättningarna.

Mål för vägtransportsektorn (s. 18-19)

Vi anser inte att en koldioxidbaserad fordonsskatt skulle vara ett lämpligt styrinstrument mot bränslesnålare bilar. Vi tycker inte heller att utbildning i sparsam körning ska subventioneras. För att yrkesförare ska anamma ett sådant körsätt långsiktigt krävs ofta en uttalad ambition och klara signaler från företagsledning att detta är en viktig fråga såväl arbetsmiljömässigt som ur säkerhets- och miljöaspekter. Dessutom krävs kontinuerlig uppföljning och utvärdering av de enskilda förarna. Genomförs en sådan satsning seriöst betalar den sig också snabbt i form av minskad bränsleförbrukning, olyckstillbud och sjukskrivningar.

Vi anser inte att det är motiverat att reservera särskilda parkeringsplatser åt bilpoolbilar.

Minska andelen godstrafik på väg (s. 20)

Vi delar förvaltningens uppfattning att godstransporter på järnväg och fungerande sjötransporter är viktiga för att minska andelen godstrafik på vägarna. Avseende sjötransporterna vill vi särskilt peka på de orimligt långa handläggningstiderna i miljödomstol för tillståndsansökan enligt miljöbalken (MB) att bedriva hamnverksamhet. Det är även problematiskt att dessa bedömningar tenderar innefatta trafikpåverkan över vilken hamnen själv inte har rådighet. Hela tillämpningen av tillståndsprövningen av hamnverksamhet enligt MB riskerar att hämma sjöfarten och därmed motverka utvecklingen av miljömässigt bra transportlösningar.

Drivmedel från jord- och skogsbruket (s. 20)

Vi delar miljöförvaltningens uppfattning avseende drivmedel från jord- och skogsbruket och vill dessutom tillägga att det är viktigt att man i detta skede undviker att låsa sig vid en specifik bränslesort. Det är också viktigt att beakta de risker för ökat läckage av näringsämnen från jord- och skogsbruk till Östersjön som en mycket kraftig utbyggnad av odlingen av biobränsle i Sverige kan leda till.

Billigare och mer attraktiv kollektivtrafik (s. 21)

Avseende förslagen kring billigare och mera attraktiv kollektivtrafik anser vi att ingångsvärdet i alla resonemang måste vara att bygga en kollektivtrafik som tillåter ta ut rimliga taxor för att borga för en långsiktighet där en rimlig utbyggnad och upprustning är möjlig. Utan en långsiktigt hållbar ekonomi blir kollektivtrafiken sårbar.

El för en hållbar energiförsörjning (s. 13)

Kommissionen framhåller att Sveriges elförbrukning bör minskas med motiveringen att vi tillhör en europeisk elmarknad. Att på detta sätt låta Sverige ta ansvar för en europeisk energimarknad anser vi vara mycket tveksamt. Den nordiska mixen innehåller emellertid, som miljöförvaltningen påpekar fossilt bränsle, och vi vill här understryka behovet av att använda energiformer som i sin produktion eller användning inte bidrar till att öka växthuseffekten. Därför behövs bland annat svensk kärnkraft för att tillgodose hushållens och industrins behov av el på ett sätt som inte leder till ökade koldioxidutsläpp.

Energigasernas roll (s. 14)

Vi delar inte farhågorna att naturgasen riskerar att tränga bort inhemska bränslen. Tvärtom är det sannolikt att en fungerande biogasmarknad i Stockholmsregionen initialt kommer att behöva stödjas med en del naturgas. Eftersom vi har en europeisk utsläppshandel spelar det ingen roll om naturgasen används i Sverige eller i Tyskland.”

Reservation till förmån för förvaltningens förslag till beslut anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) och ledamoten Stellan Hamrin (v).

Reservation anfördes av ledamöterna Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s), Godfrey Etyang (s) och tjänstgörande ersättaren Gerd Sjöberg-Granlund (s), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Stellan Hamrin (v) och vice ordföranden Åsa Romson (mp), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 27 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Kommissionen redovisar många goda analyser och framför många effektiva och genomförbara förslag. Förvaltningen ser överlag mycket positivt på de av kommissionen föreslagna målen och åtgärderna.

Förvaltningen anser att det är speciellt positivt att kommissionens förslag till åtgärder inte enbart omfattar en minskning av oljeberoendet, utan även har breddats till att omfatta energieffektivisering inom hela samhället. De flesta metoder för energiproduktion, från råvara till el och värme, har någon form av miljöpåverkan t.ex. på den biologiska mångfalden, uppkomsten av radioaktivt avfall eller utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Vid energiproduktion genom termisk förbränning eller kärnkraft krävs dessutom en energiinsats för framställning och transporter av bränslet som ofta är betydande, liksom för omhändertagandet av avfallet från energiproduktionen. Dessutom kan råvarutillgången vara begränsad eller råvaran icke förnybar. Förvaltningen anser därför att hushållning med råvaror är en av de viktigaste åtgärderna för att minska påverkan på miljön och människors hälsa. Hushållning genom effektivisering minskar även landets sårbarhet och kan ofta vara direkt företagsekonomiskt lönsam eller förknippat med låga kostnader. I ett stockholmsperspektiv, med avsaknad av tung och energiintensiv industri, blir energieffektivisering inom fastighets- och transportsektorn viktiga insatsområden. Förvaltningen vill särskilt understryka vikten av att ta tillvara möjligheten till långtgående energieffektiviseringar i samband med ombyggnation och upprustning av byggnader, t.ex. av miljonprogramsområdena, liksom vid den nyproduktion av bostads- och kontorsbyggnader som sker kontinuerligt i staden.

Många av de åtgärdsförslag som ges i rapporten, främst inom området transporter, ger förutom minskat oljeberoende även andra positiva effekter för stadsmiljön. Framförallt gäller det vägtransporterna som är den största källan till bullerstörningar och luftföroreningar i Stockholm. Såväl buller som luftföroreningar från vägtrafiken har negativ påverkan på människors hälsa. På många vägar i Stockholm överskrids miljökvalitetsnormerna för partiklar och kväveoxider. Bullernivåerna från trafiken är också höga. Förvaltningen anser därför att det är särskilt viktigt att inte bara koncentrera åtgärder på förnybara bränsleslag och energieffektiva fordon, utan även att effektivisera och minska det totala transportarbetet. Dessa insatser behöver ske parallellt. I planeringen av expanderande städer måste hänsyn tas till att ge goda förutsättningar för medborgare och näringsliv att resa på ett effektivt och miljöanpassat sätt, t.ex. med kollektiva färdmedel och cykel. Stadsplaneringen behöver också tillse att områden avsätts för logistikcentra, där varutransporter kan omlastas på miljöanpassade fordon med hög fyllnadsgrad för vidare leverans till stadens centrala delar. Hänsyn behöver även tas till möjlighet till samordning med järnvägs- och sjötransporter.

Stockholms stad har sedan 1995 arbetat systematiskt med att minska utsläppen av växthusgas från uppvärmning, elanvändning och transporter. Sedan 1990 har utsläppen minskat från 5,3 ton koldioxid per invånare till 4,0 ton per invånare år 2005. För närvarande utreds möjligheterna att fortsätta minska utsläppen ytterligare. Två olika nivåer utreds som målnivåer för år 2015, att minska utsläppen till 3,5 respektive 3,0 ton per invånare. Om de åtgärder som föreslås av kommissionen genomförs kommer de att stödja Stockholms stads fortsatta arbete med att minska växthusgasutsläppen och underlätta att uppnå målen. Förvaltningen vill därför betona vikten av att de statliga initiativen snarast konkretiseras i genomförandeplaner och att eventuella hinder som kan föreligga på statlig nivå för ett genomförande undanröjs i ett tidigt skede.

Kommissionen nämner i sin rapport inget om tillsyn som verktyg för att minska energianvändningen. Förvaltningen konstaterar att miljöbalkstillsynen ska omfatta hushållning med

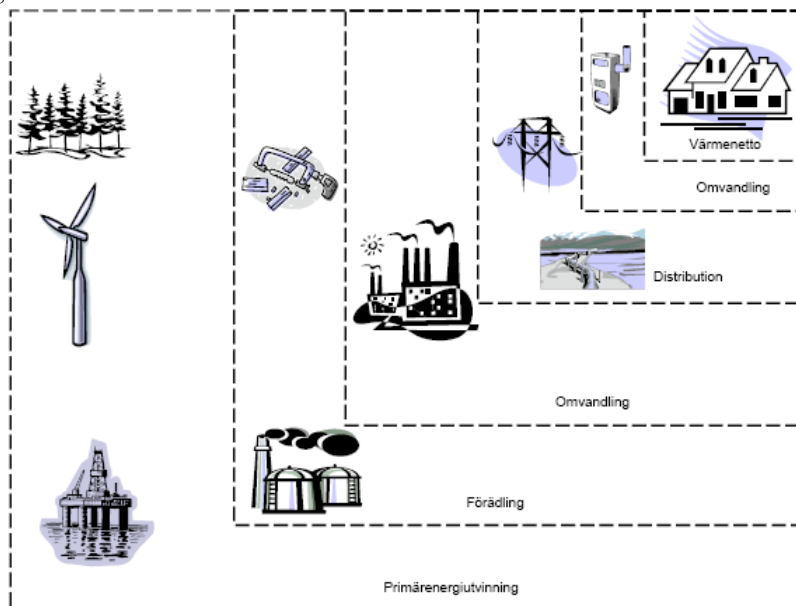
energi och användande av förnybara källor enligt miljöbalkens 2 kap. 5§¹. Förvaltningen har därför på ett mer systematiskt sätt börjat använda MB 2 kap. 5§ inom tillsynsverksamheten. Att börja bedriva tillsyn inom ett nytt område som detta har bl.a. inneburit behov av stora utbildningsinsatser av förvaltningens personal, något som tagit mycket resurser i anspråk. Förvaltningen efterlyser därför en mer aktiv vägledning från Naturvårdsverket rörande tillsyn över energihushållning och användande av förnybara källor. Förvaltningens erfarenhet är att många kommuner vill utveckla miljöbalkstillsynen till att på ett mer aktivt sätt omfatta resurshushållningsfrågor. Med de begränsade resurser som en kommunal tillsynsmyndighet oftast har krävs ett aktivt stöd och tillsynsvägledning från Naturvårdsverket. Ovanstående tillsynsområden har dock inte medtagits i Naturvårdsverkets förslag till prioriterade områden för tillsynsvägledning för perioden 2007-2009 vilket förvaltningen finner anmärkningsvärt mot bakgrund av det stora intresse som finns för frågan.

För att stimulera ett energieffektivt byggande och en ökad bilpoolsanvändning behöver ändringar även göras i plan- och bygglagen samt i trafikförordningen.

Nedan lyfts några av rapportens påståenden och förslag fram som förvaltningen vill kommentera närmare.

Fastighetssektorn

På sidan 5 i rapporten anges att den genomsnittliga energianvändningen per kvadratmeter borta halverats sedan 1970-talet. Kommissionen skriver vidare (sid. 15) att Sveriges olje användning för uppvärmningsändamål minskat under samma tidsperiod med ca 70 %. Dessa uppgifter är förmodligen riktiga sett till mängden energi som levererats alternativt köpts in av användarna under den angivna tidsperioden. Om man däremot tar hänsyn till energiförluster uppströms, så som t.ex. omvandlingsförluster samt förluster vid utvinning och förädling av energivaran (figur 1), så blir resultatet ett annat.



Figur 1: Illustration över förluster och omvandlingar som utgör en del av byggnadssektorns totalt använda primärenergi. (Illustrationen kommer från rapporten "Allt eller inget – Systemgränser för byggnaders uppvärmning", Statens energimyndighet, 2005.)

Enligt uppgifter i energimyndighetens rapport "Allt eller inget – Systemgränser för byggnaders uppvärmning" (tabell 1) ser man att bostadssektorns totala primär-energianvändning i Sverige i själva verket ökat från 203 till 280 TWh, vilket jämfört med år 1970 motsvarar en ökning med ca 38 %.

Tabell 1: Bostadssektorns energianvändning i Sverige där även de indirekta

¹ **MB 2:5 §** Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd skall hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand skall förnybara energikällor användas.

förlusterna från utvinning, förädling och omvandling redovisas.
(Modifierad tabell ur rapporten "Allt eller inget – Systemgränser för byggnaders uppvärmning", (Statens energimyndighet, 2005.)

Sveriges totala energianvändning 1970–2002, TWh

| Bostäder, service m m | 1970 | 1975 | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2002 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Energianvändning | 130 | 125 | 139 | 149 | 144 | 149 | 143 | 149 |
| Omvandlingsförluster i energisektor | 19 | 26 | 45 | 87 | 94 | 101 | 85 | 101 |
| Omvandlingsförluster i byggnaden | 34 | 27 | 26 | 17 | 14 | 13 | 10 | 9 |
| Förluster vid utvin- ning/förädling | 20 | 19 | 21 | 21 | 20 | 22 | 18 | 21 |
| Total primärenergi | 203 | 197 | 231 | 274 | 272 | 285 | 256 | 280 |

Ökad primärenergianvändning leder till ökat uttag av naturresurser såsom uran, kol och bio-bränslen. Användning av olja förutsätts att upphöra. Kol är inte förnybar energikälla och ger upphov till utsläpp av växthusgaser. Biobränslet är en förnybar, men begränsad resurs. Behovet av biobränsle ökar konstant, även som råvara för t.ex. fordonsbränslen.

Förvaltningen anser därför att det behövs både en utfasning av oljeanvändningen och en minskning av primärenergianvändningen för att minska sårbarhet, klimatpåverkan och användning av ändliga resurser. I arbetet med att uppnå denna minskning behöver samtliga aktörer inom stat, kommun och näringsliv bidra och identifiera samverkansmöjligheter. Självklart är dock att det primära att minska användningen av fossila bränslen.

Energieffektivisering vid nybyggnation (sid. 15 & 16)

Enligt kommissionens förslag så ska energieffektivitet kunna kombineras med ett attraktivt boende genom användning av *bästa teknik* både i samband med nybyggnation och modernisering av befintliga bostäder. Förvaltningen är positiv till förslaget. För att det ska förverkligas krävs dock, precis som kommissionen skriver, en skärpning av befintliga byggregler. Förvaltningen efterlyser tydliga regler för att kommunerna ska ha möjlighet att genom plan- och bygglagen ställa krav på högre specifik energianvändning än vad Boverkets byggregler ger möjlighet till idag.

Byggherren/beställaren bör även åläggas att i tidigt skede göra en energiutredning som redovisar den beräknade primärenergiförbrukningen. Ett sådant tydligt krav saknas idag och kan inte betraktas som kostnadsdrivande eftersom dessa uppgifter ska redovisas i samband med bygganmälan. Det bör även göras en utredning när byggnaden är i drift för att verifiera den beräknade energiförbrukningen. Vidare bör nationella riktlinjer för sanktioner utarbetas för de projekt som vid uppföljning konstateras ej klara beräknade nivåer.

Förvaltningen stöder även förslaget att andelen nybyggda lågenergihus ska öka. Det är emellertid viktigt att detta förslag också kan omsättas i praktiken på kommunal nivå. Här vill förvaltningen särskilt peka på vikten av att byggprocessens parter, både myndigheter och byggherrar, har en tidig kommunikation. Till exempel bör man i den kommunala processen tydliggöra vilka problem som kan utgöra ett hinder för olika aktörer för att på så sätt underlätta byggandet av fler lågenergihus.

Förvaltningen vill här även passa på att lyfta fram ett nybyggnadsprojekt från Karlstad som kan tjäna som ett gott exempel att ta efter. Det nybyggda huset, som ägs av det allmännyttiga bostadsbolaget Karlstads Bostads AB och går under benämningen Seglet, är ett lågenergihus som tar tillvara lågvärdig returvärme (fjärrvärme) från närliggande bebyggelse. Förutom låg energianvändning synes möjligheten att utnyttja värmen i fjärrvärmesystemets returvatten som en intressant teknisk lösning för att öka verkningsgraden i fjärrvärmesystemet. De energieffektiva lösningarna behöver inte påverka boendekostnaderna negativt utan kan tvärtom, ofta bidra till en sänkning av boendekostnader.

Energieffektivisering vid ombyggnation (sid. 17)

Sett ur ett Stockholmsperspektiv är det även angeläget att energieffektivisera *befintliga* byggnader, inte minst med tanke på stadens omfattande bestånd av fastigheter som är byggda i det s.k. miljonprogrammet. De flesta miljonprogramsområden står inför omfattande renoveringsprogram och förvaltningen vill särskilt betona möjligheten och vikten av att i samband med renove-

ringar och ombyggnationer av miljonområdena ta tillvara tillfället att energieffektivisera dessa fastighetsbestånd.

Området Brogården, som ägs av bostadsbolaget AB Alingsåshem, är ett föredömligt exempel på hur ett miljonprogramsområde kan byggas om till lågenergihus i samband med en renovering. Åtgärder som genomfördes för att energieffektivisera byggnaderna i Brogården har resulterat i att energianvändningen sjunkit från 216 kWh till 92 kWh per kvadratmeter.

I samband med det omfattande renoveringsbehov som miljonprogramområdena står inför de kommande åren bör ett stimulanspaket upparbetas som ger bostadsbolagen tydliga incitament för energieffektiviseringar. En märkbar skillnad i energianvändningen inom bostadssektorn skulle kunna nås, vilket Brogården i exemplet ovan visar med en reduktion av energibehovet på ca 57 %.

Mot bakgrund av de initiativ som sker runt om i landet, med såväl ombyggnation till lågenergihus som nyproduktion, anser förvaltningen att byggande av och ombyggnad till lågenergihus bör prövas i större skala i Stockholms stad. Boutställningen i Anedal skulle kunna utnyttjas som ett demonstrationsobjekt för nyproduktion av lågenergihus. Ett stort intresse har redan visats från byggherrar som avser att bygga i området. Vidare bör högre ambitioner på energiområdet kunna prövas i Norra Djurgårdsstadens, Loudden/Värtans omvandling till bostadsområden eller i Skärkolmen/Sätra/Bredäng där nyproduktion inom kort blandas med miljonprogrambebyggelse som står inför en omfattande renovering och förhoppningsvis kraftigt sänkt energibehov.

Transportsektorn

Kommissionens strategi för att uppnå det uppsatta målet för vägtrafiksektorn är att dels genomföra effektiviseringar dels byta ut oljebaserade drivmedel mot biobränslen. Förvaltningen delar detta synsätt men saknar utöver dessa två steg förslag på konkreta åtgärder som syftar till att *minska behovet* av oljeanvändningen genom exempelvis en transporteffektiv samhällsplanering. Fyrstegsprincipen, som tagits fram av Vägverket, är ett exempel på en sådan planering. Principen bygger på tanken att redan i ett tidigt skede i planeringsprocessen verka för hushållning av resurser och en minskning av vägtransportsystemets negativa effekter genom åtgärder som i första hand vidtas *utanför* vägtransportsystemet och på så sätt minskar behovet av vägtransporter och åtgärder *inom* vägtransportsystemet.

Principen går ut på att man i första hand ska planerar för åtgärder som syftar till att *minska transportefterfrågan*. Att nya affärer förläggs nära bostäder och arbetsplatser, istället för i externa köpcentra som kräver bil, är ett exempel på sådan planering som kan genomföras på lokal nivå. På regional- och riksnivå kan en sådan medveten planering medföra att man t.ex. avstår från att bygga upp industrier på platser som innebär långa godstransporter. Här står samhället inför en utmaning som innefattar många funktioner där ett minskat transportbehov bör integreras som en del i en smart samhällsplanering.

Enligt fyrstegsprincipens andra steg ska man planera för ett *effektivare utnyttjande av befintligt vägnät*. Samordning av stadens varuleveranser är ett konkret exempel på hur transportbehovet kan minskas samtidigt som det befintliga vägnätet utnyttjas effektivare. I Stockholm har ett sådant logistikprojekt genomförts på försök med mycket positiva resultat. I ett första skede har kontorsprodukter ingått i arbetet. Dessa varor levererades till staden till ett logistikcentrum i Lunda industriområde för att sedan transporteras vidare av åkeriföretaget Schenker till stadens verksamheter. Transporterna skedde med små säkra miljöbilar (ej över 3,5 ton) och gick i en smart och effektiv slinga för att på bästa sätt minimera onödiga transporter. Samtidigt ökade även fyllnadsgraden i alla transport-fordonen. Arbetet har resulterat i att antalet godstransporter minskat med ca 70 %. Andra positiva földeffekter av försöket var att säkerheten på t.ex. skolorna ökade då det ledde till färre transporter inne på skolgårdarna, skolpersonal behövde inte vänta på ett flertal olika transporter varje dag och staden fick möjlighet att ställa miljö- och säkerhetskrav på transporterarna.

Enligt principens tredje steg ska vägförbättringsåtgärder vidtas och i sista hand, steg fyra, ska nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder genomföras.

Vad avser utbytet av oljebaserade drivmedel mot biobränslen behövs det en samlad nationell satsning för att driva på utvecklingen mot förnyelsebara bränslen inom vägtransportsektorn. Staten behöver ta ett tydligt ansvar för att systemskiftet sker på ett samordnat och ett effektivt sätt. I dagsläget finns ingen uttalad aktör utan frågan är splittrad mellan en rad olika myndigheter och departement och mycket sker på den lokala nivån.

Sverige har rönt framgångar med att minska vägtrafikens användning av fossila bränslen främst genom lokala och regionala satsningar på etanol och biogas. Kommunerna genomdriver

och finansierar idag mycket av det som istället borde vara statens uppgift. Med ett samlat arbete som bidrar till en skyndsam utveckling i alla delar av landet kan Sverige, förutom att statuera goda exempel, även stärka exportmarknaden för dessa produkter och tjänster.

En enhetlig miljöbilsdefinition är ett annat exempel där det finns ett behov av att staten agerar. I dag finns det flera definitioner på miljöbil. För att påskynda utvecklingen behövs en enhetlig definition som tas in i alla de lagar och förordningar som syftar till att skapa incitament för miljöbilar.

I frågan om lätta fordon har marknaden vaknat och idag är cirka 1,5 procent av alla fordon i Sverige klassade som miljöbilar. Sett till nybilsförsäljningen är siffran uppe i cirka 15 procent, dock med starka lokala variationer. För tunga fordon är statistiken emellertid betydligt sämre eftersom det finns få alternativ till bensin och diesel på marknaden. Dessutom ökar antalet vägtransporter med just tunga fordon varför insatser inom detta område är högst angelägna.

Förvaltningen tillstyrker kommissionens förslag som syftar till att skapa en mera energieffektiv personbilspark, men vill även understryka vikten av att fokusera på det som i dag finns på den kommersiella marknaden så att satsningen på andra generationens bränsle påskyndas. Biogas t.ex. är idag att betrakta som ett andra generationens bränsle med avseende på energieffektivitet och miljöprestanda. Självfallet ska siktet sättas framtåt men i vissa avseenden är framtiden redan här.

Mål för vägtransportsektorn (sid. 18-19)

Förvaltningen är positiv till det uppsatta målet att vägtrafikens fossila bensin- och dieselanvändning ska minska med 40-50 procent till år 2020.

För att detta mål ska kunna uppnås anser förvaltningen att staten bör agera för att understödja användningen av energieffektiva fordon. I detta sammanhang är dieseltekniken en gångbar väg, vilket kommissionen också nämner, men förvaltningen vill tydligt poängtera att det är än mer viktigt att energieffektiv användning av förnyelsebara bränslen står högre upp på agendan.

Ett sätt att förbättra situationen är att lansera incitament för ökad tankning av etanol och biogas. En miljöbil som kan tankas med ett förnyelsebart bränsle, men som istället tankas med ett fossilt, är inte att betrakta som en miljöbil. Istället för miljöbilspremier ser förvaltningen hellre att tankning av miljöbränsle stimuleras i form av incitament som gör dessa bränslen mer ekonomiskt fördelaktiga. Bränslecheckar eller andra åtgärder som ökar andelen förnyelsebart tankat bränsle och undantag från trängselskatter är några exempel på sådana incitament som skulle kunna ha en gynnsam effekt. Det är också viktigt att kommunerna får möjlighet att ge parkeringslättnader till miljöbilar eftersom den satsningen visat sig vara ett av de allra effektivaste incitamenten på lokal nivå.

Utöver de ekonomiska incitamenten är även *tillgången* på förnyelsebara bränslen av största betydelse för att dessa drivmedel ska bli till ett realistiskt alternativ för brukarna. Staten bör agera så att tillgången på förnyelsebara fordonsbränslen säkras, speciellt där inhemsk produktion är möjlig.

Även *utvecklingen* av biogas som fordonsbränsle behöver en starkare uppbackning från staten för att skapa klara spelregler på marknaden. I dag bedrivs arbetet med biogas lokalt och regionalt och utvecklingen beror mycket av faktorer som t.ex. skatteregler för avfall, förbränning, drivmedel m.m.

En ökad användning av dieselfordon har även den sidoeffekten att utsläppen av både NO_x och partiklar blir betydligt högre jämfört med utsläppen från bensinbilar. Detta kan i sin tur förorsaka hälsoproblem för kommuninvånare i framför allt storstäder, där miljökvalitetsnormerna för luft redan idag överskrids på många platser.

Utöver en dieselsatsning föreslår kommissionen även en satsning på hybridfordon. Speciellt intressant är kommissionens förslag att satsa på hybridteknik i tunga fordon som bussar och lastbilar i tätorter. Tungta fordon står för en stor del lokala störningar. I och med en övergång till hybridteknik skulle även störningarna från dessa fordon kunna minskas. Förvaltningen saknar dock konkreta förslag på åtgärder för att en sådan satsning ska kunna genomföras.

Vidare i rapporten uppmanar kommissionen till en effektivare lagstiftning för tre olika ekonomiska styrmedel: koldioxidbaserad fordonsskatt, förmånsbeskattning av tjänstebilar som premierar bränslesnåla alternativ samt energi- och koldioxidbeskattning på bränslet. Förvaltningen stöder kommissionens förslag avseende energi- och koldioxidbeskattningen på bränslet. Däremot bedömer förvaltningen att en koldioxidbaserad fordonsskatt skulle ha en mycket liten styrande effekt mot bränslesnålare bilar, i alla fall om den kommer vara av samma storleksordning som i dagsläget.

Vad avser förslaget om utbildning i sparsam körning anser förvaltningen att även nuvarande körkortsinnehavare bör få tillfålla att lära sig detta körsätt. För att driva på en sådan utveckling skulle t.ex. transportintensiva arbetsplaster kunna få en sådan utbildning subventionerad.

Bland kommissionens förslag som ska stimulera till en mer energieffektiv personbilsпарк saknar förvaltningen ett förslag på en satsning på bilpooler. En bilpoolsbil motsvarar mellan fem till tjugo familjers bilresebehov och underlättar samtidigt för människor att endast använda bil när de är i verkligt behov av det. Bilpoolen i Hammarby sjöstad, där 300 familjer samsas om 25 bilar (12 abonnenter på en bil), åskådliggör bilpoolernas potential. Dessutom är bilarna som ingår i en bilpool ofta nya miljöbilar, vilket även överensstämmer med kommissionens förslag om en förnygring och miljöanpassning av personbilsparken. För att gynna bildningen av fler bilpooler bör särskilda parkeringsplatser på gatumark upplåtas för bilpoolsbilar. För att kunna göra det krävs det emellertid en ändring i trafikförordningen. En viktig nytta med sådana p-platser är att både företag och hushåll lätt får tillgång till poolbilarna, vilket är svårt om bilarna står i låsta garage. Ett annat verktyg för att stimulera bilpoolsanvändningen är att öka parkeringstalet om parkeringsplatserna används för bilpoolsbilar.

Minska andelen godstrafik på väg (sid. 20)

Godstransporter på järnväg behandlas endast i förbigående i rapporten. Förvaltningen vill dock belysa de stora effektiviseringspotentialer som finns att erhålla i en utbyggnad av den lokala och regionala spårbundna trafiken samt i en samordning av det Europeiska järnvägsnätet.

För att uppnå en minskad andel godstrafik på vägarna är det även av stor betydelse att det finns en effektiv hamninfrastruktur med fungerande järnvägsförbindelser. Eftersom sjötransporter är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera gods, och vi har en kust som sträcker sig utmed hela vårt land, finns det utmärkta förutsättningar för att därigenom minska andelen vägburen godstrafik.

Drivmedel från jord- och skogsbruket (sid. 20)

Kommissionen föreslår en satsning på biodrivmedel som ska produceras från svensk skog och åker. Förvaltningen anser att en sådan självpåtagen geografisk begränsning kan leda till låsningar i t.ex. etanoltullfrågan, och en överdriven inriktning på just produkter från skogsråvara. Det är viktigt att inte bortse från de stora biomassepotentialerna som t.ex. finns i Polen, Rumänien, Ukraina och Bulgarien. Tittar vi globalt, så finns de stora potentialerna i tropikerna, Ryssland och Kanada.

Låginblandning av etanol och RME (sid. 21)

Förslaget att Sverige ska driva på EU avseende regler som möjliggör ökad inblandning av etanol och RME (rapsmetylester) i bensin och diesel, riskerar att leda till att s.k. låginblandning blir ett alternativ som tränger undan andra satsningar på biodrivmedel. Här är det åter viktigt att regeringen är tydlig med att E85- och biogassatsningarna ska fortsätta.

Billigare och mera attraktiv kollektivtrafik (sid. 21)

Det finns flera olika sätt att stimulera en övergång till mer miljöanpassade transporter. Ett sätt är att göra kollektivtrafikresandet mer attraktivt, vilket utgör ett av förslagen i rapporten. En del har gjorts, men det finns fortfarande mycket att göra även i en storstad som Stockholm med förhållandevis hög andel kollektivtrafikresenärer.

Förslaget att möjliggöra för arbetsgivaren att erbjuda sina anställda subventionerad eller gratis kollektivtrafik är därför intressant. Inte minst med tanke på de omfattande subventioneringar som hittills förekommit då arbetsgivaren erbjudit fri parkering till anställda som tar bilen till jobbet.

En åtgärd som också skulle vara i linje med kommissionens förslag är att arbetsgivare ska kunna erbjuda sina anställda gratis cykel. Trots att cykeln är ett miljövänligt transportslag, som är särskilt lämpligt i tätorter, har detta transportmedel helt förbisetts i rapporten. Förslaget bör därför även kompletteras med åtgärder för att öka cykeltrafikens attraktionskraft. Till exempel kan arbetsgivaren underlätta för cyklister genom säkra och attraktiva parkeringsmöjligheter. Det behövs även bättre möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik samt fortsatt utbyggnad av cykelinfrastruktur.

Vad avser kollektivtaxans utformning och prisnivå så bedömer förvaltningen att dessa faktorer förmodligen har en stor betydelse för andelen som reser med kollektivtrafik. Ett enhetligt och bekvämt betalsystem för all kollektivtrafik, som föreslås i rapporten, är därför en åtgärd som bör gagna den utveckling som oljekommissionen förespråkar.

Sektorsövergripande

Genomgripande energieffektivisering av hela samhället (sid. 12)

Förvaltningen delar kommissionen åsikt att ett ”råd” eller ”centrum för energieffektivisering” bör tillskapas. Förvaltningen ser Energimyndigheten som en naturlig myndighet för detta samlade arbete.

På det lokala planet har Stockholms stad startat ett projekt, Energicentrum, för att samordna energieffektiviseringsarbetet inom stadens egna verksamheter. Energicentrum ska ta fram strategier för insamling och uppföljning av energistatistik, initiera energikartläggningar och utifrån dessa identifiera kostnadseffektiva åtgärdsförslag för att minska energianvändningen. Förvaltningen ser därför positivt på att ett råd/centrum för energieffektivisering inrättas, bl.a. som stöd till det lokala arbetet med att minska energianvändningen i den kommunala sektorn.

El för en hållbar energiförsörjning (sid. 13)

Kommissionen lyfter på ett tydligt sätt fram att i Sverige produceras mycket lite el med olja eller andra fossila bränslen, men att vi tillhör en gemensam europeisk elmarknad. Den europeiska elmarknaden försörjs till stor del av fossil kondenskraft med mycket låg verkningsgrad. Härav konstaterar kommissionen att om vi genom effektivisering minskar elanvändningen i Sverige får vi möjlighet att reducera utsläppen av koldioxid. Förvaltningen delar detta synsätt och konstaterar också att även den nordiska mixen innehåller fossilt bränsle. Elektrisk energi är också den mest förädlade och högvärdiga energibäraren varför det är särskilt viktigt att effektivisera just elanvändningen.

Utöver den effektivisering av elanvändningen i industrin som föreslås i rapporten vill förvaltningen även peka på effektiviseringspotentialen som finns inom den offentliga sektorn. Utbyte till lågenergilampor i kommunernas gatubelysning liksom användning av lysdioder i trafikljus är exempel på åtgärder som kan bidra till att sänka energianvändningen.

Stockholm kan här nämnas som en av få kommuner som genomfört sådana åtgärder i större skala, 2005 byttes 6500 armaturer (250 och 400W) med finansiering från Stockholms stads miljömiljard. I dag finns det i Stockholm ca 10 000 armaturer med 250W kvicksilverlampor som går att ersätta med 100W ”keramisk metallhalogen”. Trafikkontoret har utvärderat denna ljuskälla, som är relativt ny på marknaden, och gjort bedömningen att det är en bra ersättare till kvicksilverlampan. Vid ett utbyte kan effekten sänkas från 250W till 100W samtidigt som ljuskvaliteten drastiskt förbättras.

Nu planerar Stockholms stad att fortsätta arbetet med att byta ut de återstående armaturerna. Energieffektiviseringen av 10 000 armaturer beräknas ge 11,5% lägre energiförbrukning i stadens gatubelysning (5,7 GWh) vilket motsvarar en årlig kostnadsbesparing på ca 5 miljoner kronor (räknat på ett energipris på 0,88 kr/kWh). Till detta tillkommer även den positiva sideeffekten att mängden kvicksilver i belysningsanläggningen minskar med minst 40 mg per utbytt lampa.

Vad avser kommissionens förslag att konvertera från el till biobränslen är det viktigt att komma ihåg att småskalig eldnings av biobränslen innebär att partiklar och kolväten släpps ut till närmiljön. Därför är det också viktigt att eldstaden är miljögodkänd och eldas på rätt sätt för att minimera dessa utsläpp.

Energigasernas roll (sid. 14)

Förvaltningen delar kommissionens farhågor att en storskalig utbyggnad av naturgasnätet riskerar att ersätta och tränga undan inhemska biobränslen.

Istället för ett statligt engagemang för en framtida utökad naturgasanvändning i Sverige föreslår kommissionen att staten ska stödja regionala infrastrukturer för biogas. Förvaltningen välkomnar detta förslag men efterlyser förslag på hur detta ska konkretiseras.

Biogas kan redan betraktas som ett andra generationens drivmedel med avseende på energieffektivitet och miljöprestanda. Möjligheten för att i betydande skala omgående bygga produktion och infrastruktur med hjälp av tillgänglig teknik är mycket stor. Sverige är idag världsledande på teknik inom biogasproduktion med drygt trettio uppgraderingsanläggningar och möjligheterna att exportera både teknik och kunnande är stora.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 mars 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (v) och Anders Nordenskiöld (v), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Rapporten har en visionär inriktning som tar sin grund i mycket konkreta problem som alla rör det övergripande begreppet Hållbart samhälle. Stockholms stads agerande kan vara betydelsefullt, dels genom ett direkt bidrag av reducerade växthusgaser, dels genom rollen som föregångare och idégivare.

När rapporten slutligt omvandlats till mer konkreta insatser bör de delar som berör den kommunala sektorn brytas ned till rätt nivå och tydliggöras där. Samtidigt bör mer övergripande förändringsstrategier integreras i kommande nationella förslag inom områdena energi, näringsliv, bostäder, planering, skogs- och jordbruk samt EU-politik.

Inom kontorets arbetsfält kan följande frågor nämnas, vilka har betydelse för att uppnå ett minskat oljeberoende och vilka även knyter an till strategierna i rapporten. Översiktsplanens strategi att bygga staden inåt leder till ett i många avseenden effektivare samhälle med minskad energiåtgång. Byggandet sker i lägen med bra tillgång till kollektivtrafik. En flerkärningstruktur med olika tyngdpunkter i staden som knyts ihop av goda tvärförbindelser stärker det befintliga systemet och beräknas leda till att fler väljer att resa kollektivt.

Byggregler tillämpas, vilka leder till ett mer miljöanpassat byggande. Ett rapport om biobränsle från gröda har presenterats och ett projekt utvecklas av Fortum Värme. Ökad egen produktion av el kommer att ske i det planerade nya biobränsleeldade kraftvärmeverket i Värtan. Andelen biobränsle i fjärrvärmeproduktionen ökar. Ett omfattande planarbete pågår för området Loudden m fl, vilket har sin grund i stadens generella utveckling och omdaning samt i avvecklingen av oljehantering i Loudden.

Stadsdelsnämnden Hägersten-Liljeholmen

Stadsdelsnämnden Hägersten-Liljeholmen beslutade vid sitt sammanträde den 12 april 2007 att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser det som mycket positivt och också nödvändigt med en tydlig strategi för att fasa ut oljeanvändningen. Rapporten presenterar en rad omfattande men till synes rimliga åtgärdsförslag. Förvaltningen saknar dock konkreta åtgärdsförslag för flyg- och båttransporter, utöver de föreslagna satsningarna på FoU för flygbränslen.

Kommissionen föreslår åtgärder som främjar kollektivtrafiken, den nationella tågtrafiken och som minskar flygtransporterna. När det gäller utveckling av kollektivtrafiken har Stockholm goda förutsättningar att främja en ökning av kollektiva resor i högre utsträckning än vad som sker idag. Stockholm stad kan också, med rapporten som grund, bl.a. se över kraven i samband med upphandling på ett sätt som bidrar till ett minskat oljeberoende. Staden har också, i sin roll som stor arbetsgivare, möjligheter att påverka genom att erbjuda distansarbete och även t ex varierade arbetstider över året, och på så vis bidra till färre köer och därmed mindre utsläpp.

Stockholm stad kan och bör ta ett större ansvar för att bidra till ett minskat nationellt ol-

jeberoende. Förvaltningen betraktar rapporten som ett värdefullt redskap i stadens fortsatta arbete med att utveckla en modern och långsiktigt hållbar storstad.

Stadsdelsnämnden Hässelby-Vällingby

Stadsdelsnämnden Hässelby-Vällingby beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2007 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Ledamoten Tomas Melin (mp) meddelade att han överlämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 februari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar förslagen om att minska den totala energianvändningen och på sikt fasa ut fossila bränslen. Förvaltningen noterar att sedan oljekrisen på 1970-talet när ett omfattande arbete kring landets oljeberoende genomfördes med olika åtgärder och styrmedel har oljeförbrukningen stabiliserats men inte minskat. Minskningar på uppvärmningssidan har ätits upp av ökningar inom transport-sektorn. När det gäller landets totala energianvändning är den fortsatt hög.

Förvaltningens bedömning är att de åtgärder som föreslås i rapporten inte ger omfattande effekter för förvaltningens ekonomi. De senaste åren har förvaltningen köpt förnybar el, leasat miljöbilar och inlett ett systematiskt eleffektiviseringsarbete i verksamhetslokalerna. Förvaltningen har kommit en bit på väg med de åtgärder som den själv råder över. Om arbetet ska utvecklas ytterligare krävs det åtgärder från staden centralt i form av tydliga styrande mål men även från aktörer som fastighetsägarna och bensinbolagen. Sådant som kan förbättras på kort sikt är tankställen för miljöbränslen i stadsdelen.

När det gäller el och uppvärmning så efterlyses större samverkan med fastighetsägarna kring åtgärder/energieffektiv teknik i samband med ombyggnader och nybyggnation. Förvaltningen efterlyser i sin roll som lokalhyresgäst bättre underlag i samband med nybyggnation och större ombyggnader som tar hänsyn till den långsiktiga kostnaden för olika energilösningar. Besparingen i energikostnad uppväger troligen långtgående investeringar i energieffektiv teknik om det finns möjlighet att skriva av den på 20 eller 33 år. Detta redan om man räknar med dagens energipriser. Incitamenten för ett sådant underlag finns inte idag för fastighetsägaren eftersom det är lokalhyresgästen som betalar för el och ofta också uppvärmning. En bättre styrning från stadens sida bör till som kräver att fastighetsbolagen ska ta hänsyn till livscykelkostnader. Alternativet är bindande överenskommelser och förbättrad samsyn mellan förvaltningar och stadens bolag kring att hålla nere de totala kostnaderna för både fastighetsägare och lokalhyresgäst. Utgångspunkten för dessa överenskommelser skulle vara att spara energi och pengar åt staden.

De senaste årens prisökningar har medfört betydligt högre energikostnader jämfört med bara för några år sedan. I offentliga verksamheter med stora lokal innehav som inte sitter inne med egen omfattande energikunskap börjar det bli alltmer intressant att titta på andra upphandlingsmodeller för el. En sådan modell är EPC (Energy Performance Contracting) eller funktionsupphandling med driftansvar och prestandagaranti. Det är en metod för att handla upp och genomföra energieffektiviseringsåtgärder i byggnader. Kortfattat går EPC ut på att en energikonsult får ansvar för att genomföra effektiviseringsåtgärder i ett stort lokalbestånd. Konsulten undersöker och förbättrar utvalda delar av de system som kostar energi, dvs: värme, ventilation, vatten, el och byggnadsskal mm samt dess stödsystem och synergieffekter. Konsulten får sedan del av de besparande energikostnaderna. Staten och staden centralt bör på olika sätt uppmuntra till utveckling och användning av EPC vid upphandlingar. Funktionsupphandlingar tillämpas också på andra områden.

Avslutningsvis vill förvaltningen understryka behovet av uppföljning. Det kommer krävas omfattande insatser för att hitta lösningar både för miljöanpassning av energiproduktionen och effektivisering av energianvändningen. Inte minst kommer det att krävas insatser för att följa upp olika beslut, implementering av ny teknik mm. Insatserna skulle kunna genomföras på lokal nivå i utvalda "typsamhällen" för att följa effekterna av nationella och lokala beslut.

Uppföljningen riggas för att möjliggöra återkommande insatser för att följa utvecklingen. Ett "typsamhälle" skulle kunna utgöras av stadsdelen Hässelby-Vällingby. Samtidigt med uppföljningen av energianvändningen kan utvecklingen av delar av det lokala näringslivet som levererar och servar "energiinfrastrukturen" studeras. Stadsdelsnämnden eller annan lämplig lokal aktör skulle kunna ta på sig ett sådant uppdrag under förutsättning att externt bidrag utgår.

Stadsdelsnämnden Enskede-Årsta-Vantör

Stadsdelsnämnden Enskede-Årsta-Vantör beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2007 att ställa sig bakom förvaltningens förslag till beslut.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Rosa Lundmark (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Jonas Eklund (mp), *bilaga 1*.

Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Kommissionens slutsatser har direkt relevans för alla stadens verksamheter. Staden kan med rapporten som grund bl.a. se över kraven i samband med upphandling på ett sätt som bidrar till ett minskat oljeberoende. Kommissionen föreslår åtgärder som främjar kollektivtrafiken, den nationella tågtrafiken och som minskar flygtransporterna.

Stockholms stad kan och bör ta ett större ansvar för att bidra till ett minskat nationellt oljeberoende. Förvaltningen betraktar rapporten som ett värdefullt redskap i stadens fortsatta arbete med att utveckla en modern och långsiktigt hållbar storstad.

Stadsdelsnämnden Östermalm

Stadsdelsnämnden Östermalm beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2007 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), ledamoten Marion Sundqvist (mp) och Berit Bornecrantz (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), ledamoten Marion Sundqvist (mp) och Berit Bornecrantz (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Marion Sundqvist (mp) och Berit Bornecrantz Dias (v), *bilaga 1*.

Stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Kunskapsläget flyttas nu snabbt framåt när det gäller klimatfrågorna. Sverige står bakom kraven om en minskning av utsläppen av växthusgaser inom EU med 30 procent fram till 2020. Det är därför positivt att ett samlat grepp tas på nationell nivå för att öka energieffektiviseringen och minska oljeberoendet. Det är en utmaning för samhället att nå de föreslagna målen och samverkan mellan samhällets aktörer är i högsta grad nödvändig.

Ur stadsdelsperspektiv ser förvaltningen att det framförallt är viktigt att energieffektiv och klimatneutral teknik används vid uppvärmning och elförsörjning av de 10 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser som planeras i det nya stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värthamen-Frihamnen-Loudden. Det är också positivt att en ökad andel biobränsle planeras användas vid Fortums framställning av fjärrvärme.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande

Det är positivt att man i remissen uttrycker viljan att intensifiera arbetet för att åstadkomma en mer integrerad miljö- och energipolitik. Dock borde ett tydligare EU perspektiv läggas med då de globala klimatfrågorna kräver att man med gemensamma krafter arbetar för hållbara lösningar.

Sjöfart och hamnar är av grundläggande betydelse för EU:s handel och näringsliv. Cirka 90 procent av EU:s externa handel och drygt 40 procent av EU:s interna handel sker med sjöfart. Hamnar har en nyckelroll genom att länka ihop den inre marknaden med den alltmer globaliserade världsekonomin.

Remissens 5 strategier

Remissen inriktar sig på 5 stycken strategier för att kunna minska oljeberoendet och främja en energieffektivisering till 2020.

1. Genomgripande energieffektivisering av hela samhället
2. Historisk satsning på skogs- och åkerbränslen
3. El för en hållbar energiförsörjning
4. Energigasernas roll
5. Styrmedel på EU-nivå

1. Genomgripande energieffektivisering av hela samhället

I remissen framkommer att det är av stor vikt att kraftfulla investeringar sker, inte minst i de tre sektorerna transporter, industri och uppvärmning.

Hamnen delar denna uppfattning och anser vidare att den relativt låga energiatgången per transporterat ton gods sjövägen bidrar till betydande energibesparingar. Den omfattande miljöbelastning som tunga och långväga lastbilstransporter utgör kan minskas med ökad närsjöfart, trafik på inre vattenvägar och fler järnvägstransporter. Den ökande handeln samt den växande trafiken med containrar i bland annat Östersjöområdet kommer att skapa förutsättningar för sjöfarten att kraftigt bidra till att reducera antalet långväga lastbilstransporter på våra landsvägar.

Från miljösynpunkt har detta fördelar, inte minst ur energisynpunkt. Stockholm/Mälardalsregionen utgör idag ett stort konsumtionsområde där merparten, cirka 80 %, av godset från hamnar i södra och västra Sverige transporteras med lastbil till regionen. Även om andelen transporter på järnväg förhoppningsvis kan öka förutsätter ett hållbart transportsystem med minsta miljöpåverkan, att gods till storstädernas konsumtionsområden i betydligt större omfattning sker med sjöfart. Detta är för övrigt ett av skälen till att Norvikudden i Nynäshamn planeras, för att därigenom öka sjöfartens andel av godstransporterna samt därmed minska miljöbelastningen och transportkostnaderna.

2. Historisk satsning på skogs- och åkerbränslen

Sjöfarten har också en viktig och strategisk position när det gäller att transportera biobränslen till kraftvärmeverk runt om i landet. Det flesta av dessa ligger i hamnnära lägen och ett ökat behov och handel med biobränslen gör denna till en alltmer strategisk råvara som även kommer att transporteras mellan kontinenter med fartyg. Här är det viktigt att fartygen av transportekonomiska skäl är så stora som möjligt och att möjligheter skapas i hamnar att mellanlagra dessa bränslen för vidaretransport med mindre fartyg till bland annat Mälardalens stora städer.

3. El för en hållbar energiförsörjning

För att åstadkomma ett minskat användande av fossila bränslen skulle exempelvis fartygselen kunna befrias från energiskatt. På detta sätt skulle denna energikälla verka konkurrensneutralt mot bunkeroljan som idag är skattebefriad.

4. Energigasernas roll

Hamnen har inget att erinra.

5. Styrmedel på EU-nivå

Inom EU pågår ett arbete för att minska miljöbelastningen och energikonsumtionen i transportsystemen. Om inga åtgärder vidtas beräknas att godstransporterna med lastbil kommer att öka med hela 60 procent fram till år 2013. Det kommer negativt att påverka bland annat utsläppen av växthusgaser.

Inom sjöfarten bör miljödifferenterade fartygshamnavgifter i större omfattning nyttjas för att med ekonomiska incitament stödja och uppmuntra rederierna till att själva verka för en minskad miljöpåverkan. Detta innebär i korthet att de fartyg som använder bunkerolja med för hög svavelhalt måste betala en tilläggsavgift och de fartyg som genom olika åtgärder reducerat kväveemissionen medges en reduktion av fartygshamnsavgiften. På så sätt uppmuntras rederierna att minska fartygens utsläpp av svavel- och kväveoxider. I Hamnen har differentierade hamnavgifter resulterat i att kväveoxidemissionerna från linjetrafiken minskat med 40 procent mellan åren 1995 och 2006. Under samma tid har svavelemissionerna minskat med 60 procent, vilket skett trots en ökning av antalet anlöp med 4 %.

Drygt 90 procent av alla anlöp i linjetrafiken till Stockholm sker med fartyg som uppfyller ett eller flera av villkoren med reduktion av emissioner. Dessa incitament främjar till att reducera utsläppen till luft i ett regionalt och globalt perspektiv. Detta är något som Hamnen ser som en långsiktig och hållbar åtgärd. Som ett komplement finns även el-anslutningar för en del av den reguljära trafiken, detta reducerar ytterligare utsläppen lokalt.

Med liknande styrmedel i flera hamnar och inte bara i Sverige skulle miljöbelastningen kunna minska radikalt.

Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten AB:s tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Kommissionens mål är, som det ofta påpekas i rapporten, mycket ambitiösa, och bolaget ställer sig bakom rapportens ambitioner och mål. Målen är i linje med Stockholm Vattens arbete med att minska användningen av högvärdig energi och effektivisera energianvändningen. I och med anslutningen av Vattenverk och Reningsverk till fjärrvärme så blir vi i princip oljeoberoende, utom vid avbrott i fjärrvärmeleveranser. Dock finns behovet av olja kvar för driften av våra reservkraftanläggningar, här finns i dagsläget inga andra alternativ än olja. Effektivisering av energianvändningen sker kontinuerligt i samband med ny- och reinvesteringar. Att till 2020 minska energianvändning med 20 %, vilket kommissionen föreslår som mål för det svenska samhället som helhet, är dock inte realistiskt för vår verksamhet.

RESERVATIONER M.M

Fastighetsförvaltningen

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Martin Michel (mp) och ersättaren Ann Westlund (mp) enligt följande.

De av förvaltningen nämnda arbetsfälten för nämnd och kontoret är utmärkta. En helhetssyn på samhällsplaneringen behövs för att bryta oljeberoendet. Det är dock dags för Stockholm att gå i bräsch för arbetet. Än har vi inte sett några nollenergihus i huvudstaden. I Hammarby Sjöstad finns intressanta exempel.

Vi vill också framhålla att sockerrörsbaserad etanol som produceras i tropikerna har lägre miljöpåverkan och är billigare än spannmålsbaserad etanol som produceras i Sverige. För att nå målet om ett oljefritt Sverige är det därför bättre att handla etanol exempelvis från Brasilien än att göra en stor satsning på att bygga ut den spannmålsbaserade etanolen. Den svenska strategin för produktion av inhemska biodrivmedel bör snarare inriktas på etanol som produceras av cellulosa eller biodrivmedel producerade via förgasning. En ökad handel med den sockerrörsbaserade etanolen kräver dock att nya styrmedel införs för att skydda känsliga ekosystem och fattiga bönder i Syd

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av ledamöterna Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s), Godfrey Etyang (s) och tjänstgörande ersättaren Gerd Sjöberg-Granlund (s) enligt följande yrkande.

1. godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. därutöver anför följande

”Kommissionen utgår från fem starka skäl att avveckla Sveriges oljeberoende, effektivisera energianvändningen och på sikt ersätta de fossila energikällorna med förnyelsebar energi. Dessa skäl är följande.

- man vill minska Sveriges klimatpåverkan
- man vill säkra en långsiktig energiförsörjning
- man vill att Sverige blir ett föregångsland för utveckling av ny teknik för hållbar energianvändning och energieffektivisering
- man vill stärka Sveriges internationella ekonomiska konkurrenskraft
- man vill använda och utveckla energiresurserna från skog och åker

Det är viktigt att understryka den helhet som oljekommissionen ger uttryck för. De fem skälen är inte separata visioner som godtyckligt har fogats samman. De förutsätter i själva verket varandra på olika sätt. Det är därför av största vikt att oljekommissionens rapport fortsätter att behandlas som den helhet det är.

Det kommer inte att ske någon teknikutveckling om inte en strävan att minska klimatpåverkan och energianvändning finns i samhället och får ett tydligt uttryck. På samma sätt kommer inte Sveriges klimatpåverkan att kunna minska om man inte samtidigt vidmakthåller Sveriges konkurrenskraft och utvecklar det svenska samhället. Det är av största vikt att en ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet går hand i hand. En sådan övertygelse vägleder alltid ett framgångsrikt samhällsbygge. Nu, när det sedan ett antal år går bra för Stockholm och Sverige, finns det en chans att satsa på att bygga ett bättre och smartare samhälle för framtiden. Det är en chans som bör tas. Det är bättre än att spjärna emot eller bara luta sig tillbaka.”

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Stellan Hamrin (v) och vice ordföranden Åsa Romson (mp) enligt följande.

”Vi vill framhålla att sockerrörsbaserad etanol som produceras i tropikerna har lägre miljöpåverkan och är billigare än spannmålsbaserad etanol som produceras i Sverige. För att nå målet om ett oljefritt Sverige är det därför bättre att handla etanol exempelvis från Brasilien än att göra en stor satsning på att bygga ut den spannmålsbaserade etanolen. Den svenska strategin för produktion av inhemska biodrivmedel bör snarare inriktas på etanol som produceras av cellulosa eller biodrivmedel producerade via förgasning. En ökad handel med den sockerrörsbaserade etanolen kräver dock att nya styrmedel införs för att skydda känsliga ekosystem och fattiga bönder i Syd.”

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp), enligt följande:

De av förvaltningen nämnda arbetsfälten för nämnd och kontoret är utmärkta. En helhetssyn på samhällsplaneringen behövs för att bryta oljeberoendet. Det är dock dags för Stockholm att gå i bränschen för arbetet, än har vi inte sett några nollenergihus i huvudstaden. Efter Hammarby Sjöstad måste vi fortsätta med nya stadsdelar med riktig spjutspetsteknik. En koldioxidneutral stadsdel t.ex. på Bromma flygfält, sänkta parkeringsnormer, biogasfärjor m.m. är något vi efterlyser, från miljöpartiets sida.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (v) och Anders Nordenskiöld (v), enligt följande:

Vi vill framhålla att sockerrörsbaserad etanol som produceras i tropikerna har lägre miljöpåverkan och är billigare än spannmålsbaserad etanol som produceras i Sverige. För att nå målet om ett oljefritt Sverige är det därför bättre att handla etanol exempelvis från Brasilien än att göra en stor satsning på att bygga ut den spannmålsbaserade etanolen. Den svenska strategin för produktion av inhemska biodrivmedel bör snarare inriktas på etanol som produceras av cellulosa eller biodrivmedel producerade via förgasning. En ökad handel med den sockerrörsbaserade etanolen kräver dock att nya styrmedel införs för att skydda känsliga ekosystem och fattiga bönder i Syd.

Stadsdelsnämnden Enskede-Årsta-Vantör

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Rosa Lundmark (v) enligt följande.

Eftersom den borgerliga majoriteten beslutat att förvaltningarnas kompetenta miljö- och agenda 21-samordnare inte längre behövs så blir det tyvärr svårt för stadsdelsnämnden att bidra i det här angelägna arbetet. Samordnarnas arbetsuppgifter är ju just att hjälpa verksamheterna och medborgarna med tips och råd om energieffektivisering och andra miljöåtgärder som kan bidra till att minska oljeberoendet.

Vi vill också framhålla att sockerrörsbaserad etanol som produceras i tropikerna är billigare och miljövänligare än spannmålsbaserad etanol som produceras i Sverige. För att nå målet om ett oljefritt Sverige är det därför bättre att handla etanol exempelvis från Brasilien än att göra en stor satsning på att bygga ut den spannmålsbaserade etanolen. Den svenska strategin för produktion av inhemska biodrivmedel bör snarare inriktas på etanol som produceras av cellulosa. En ökad handel med den sockerrörsbaserade etanolen kräver dock på sikt att nya styrmedel införs för att skydda känsliga ekosystem och fattiga bönder i Syd’.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Jonas Eklund (mp) enligt följande.

Eftersom stadsdelsnämndens borgerliga majoritet beslutat att förvaltningarnas kompetenta miljö- och Agenda 21-samordnare inte längre behövs blir det tyvärr svårt för stadsdelsnämnden att bidra i arbetet mot oljeberoendet. Några av samordnarnas viktigaste arbetsuppgifter var ju att hjälpa verksamheterna respektive medborgarna med tips och råd om energieffektivisering och andra miljöåtgärder som kan minska användningen av fossila bränslen. Miljöparti-

et de Gröna vill att stadsdelsnämnderna ska satsa mer på den verksamheten, inte avveckla den! Att det finns egen miljökompetens hos stadsdelsförvaltningarna är dessutom särskilt angeläget just nu, då miljö- och hälsoskyddsförvaltningens personal skärs ner drastiskt’.

Stadsdelsnämnden Östermalm

Reservation anfördes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), ledamöterna Marion Sundqvist (mp) och Berit Bornecrantz Dias (v) enligt följande.

Stadsdelsnämnden föreslås besluta

att i huvudsak godkänna och överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande,

att härutöver anföras att trafikplaneringen i staden och omgivande region är en av de viktigaste delarna i strävan att minska oljeberoende och klimatpåverkan. Den borgerliga majoritetens inriktning att främja biltrafiken på kollektivtrafikens bekostnad och öka bilarnas framkomlighet på våra bostadsgator går på tvärs mot miljö och trafiksäkerhet samt att skolelever och lärare i Östermalmsskolorna och tjänstemän i Östermalms stadsdelsförvaltning erbjuds att se Al Gores film ”En obekväm sanning” under våren.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Rolf Lindell m fl (s), ledamöterna Marion Sundqvist (mp) och Berit Bornecrantz Dias (v) enligt följande.

Den s.k. oljekommissionen som initierades av den förra regeringen har vunnit stor respekt och tilltro i breda kretsar, även av den nuvarande borgerliga regeringen. Moderaterna i Stockholm däremot, förefaller helt tondöva när det gäller allvaret i de utmaningar som världen står inför och där varje land och varje kommun måste ta sitt ansvar när det gäller att minska oljeberoendet och klimatpåverkan. Det är bra och viktigt att göra förändringar i energiförsörjning och uppvärmning. Men man kan inte blunda för nödvändiga åtgärder i transportsektorn som är den sektor i samhället som utvecklas sämst när det gäller att minska oljeberoendet liksom påverkan på klimatet. Det leder fel om man som moderaterna i Stockholm tror att framkomligheten för bilar på våra bostadsgator är viktigare än miljö och även trafiksäkerheten, inte minst för barn, gamla och alla oskyddade trafikanter.

Klimatfrågan är en av vår tids stora utmaningar. Vi måste både som kommun och invånare göra insatser för att minska utsläppen av växthusgaser. Politikens uppgift är att skapa förutsättningar för näringsliv och enskilda att ta klimatansvar. Vi behöver inspirera människor till detta. Al Gores film ”En obekväm sanning” ger både inspiration och information om hur man kan göra en insats för att minska vår klimatpåverkan. Filmen är ett så viktigt inlägg i den pågående samhällsdebatten att vi tycker att våra elever, lärare och tjänstemän ska ges möjlighet att se den. Som uppföljning skulle vi vilja föreslå att skolan kan ägna viss tid åt diskussion av filmens budskap.

Särskilt uttalande gjordes av ledamöterna Marion Sundqvist (mp) och Berit Bornecrantz Dias (v) enligt följande.

För framtidens Stockholm – satsa på kollektivtrafiken! Helt avgörande för en hållbar framtid för Stockholmsregionen är minskade utsläpp från trafik och uppvärmning.

Det innebär att regionen alltmer måste försörjas med en utvecklad kollektivtrafik. Det är främst spårtrafiken som måste byggas ut – järnväg, tunnelbana och lokalbanor. Busstrafik, färdtjänst, bil och cykel är viktiga komplement, men bilen måste få en alltmer begränsad roll.

Detta leder till att framtida infrastrukturinvesteringar mycket bestämt måste inriktas på kollektivtrafiken. Med minskad andel biltrafik behöver inga nya motorleder byggas. För att stimulera omställningen ska trängselavgifter tas ut i biltrafiken och avgifterna i kollektivtrafiken fasas ut. Trängselinkomsterna skall självklart användas i kollektivtrafiken och får inte försämrats genom en skatteavdragsrätt .