



Handläggare
Kajsa Pärke
Telefon: 08-508 21 083

Till
Älvsjö stadsdelsnämnd
2013-06-13

Färdplan för ett fossilbränsle- fritt Stockholm 2050

Remiss från kommunstyrelsen (dnr 496-2013)

Förvaltningens förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Göran Sjödin
T.f. stadsdelsdirektör

Margareta Hamrén
Avdelningschef

Sammanfattning

I budgeten 2012 fick miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram en färdplan som visar hur staden kan bli fri från fossila bränslen till 2050. Slutsatsen är att det är möjligt att uppnå målet, men för att lyckas krävs ett mycket målmedvetet arbete med åtgärder av både staden, staten, landstinget och enskilda aktörer.

Förvaltningen är positiv till att staden tar fram en färdplan, men har en del synpunkter på bland annat dokumentets status, tidplanen, uppföljningar, och resonemanget om uppvärmning av byggnader. Förvaltningen betonar också behovet av fler arbetsplatser i söderort för att minska utsläppen från arbetspendling.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom kansli- och serviceavdelningen. Ärendet har behandlats i förvaltningsgruppen 4 juni 2013. Remisstiden sträcker sig till 21 juni 2013.

Bakgrund

I budgeten 2012 fick miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram en färdplan som visar hur staden kan bli fri från fossila bränslen till 2050. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkände förvaltningens förslag till färdplan i mars 2013 och lämnade den till kommunstyrelsen som nu har skickat ut den på bred remiss till stadens alla förvaltningar och bolag.

Remissen i sammanfattning

År 2050 väntas Stockholm ha en befolkning på 1,2 miljoner invånare, vilket är 40% fler än idag. Behovet av resande och transporter kan då förväntas öka lika mycket. För att alla nya invånare ska få en bostad planeras för 5.000 nya lägenheter per år, eller 190.000 nya lägenheter till 2050. Behovet av of-fentlig och kommersiell service beräknas också öka i samma utsträckning. Färdplanen beskriver de åtgärder som krävs för att uppnå målet och innehåller även en analys av risker för att föreslagna åtgärder inte genomförs.

Färdplanen utgår från samma systemgränser som följts upp sedan 1995. Beräkningarna beskriver utsläppen som uppstår vid användandet av energi för uppvärmning av byggnader, alla transporter inom stadens geografiska gräns samt övrig el- och gasanvändning.

Slutsatsen i färdplanen är att det är möjligt att uppnå målet om att ingen fossil energi används i staden 2050, med undantag av avfallsförbränning av fossila plaster, flygbränsle och bränsle till sjöfart. För att lyckas nå målet krävs dock ett mycket mål-medvetet arbete med åtgärder av både staden, staten, lands-tinget och enskilda aktörer.

Särskilda kontrollpunkter har identifierats för att följa utvecklingen i staden och omvärlden. Färdplanen bör följas upp vid behov och revideras vart tionde år. Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi och Stockholms miljöprogram följer upp Stockholms kortsiktiga klimatmål och åtgärder. Dessa ska i fortsättningen kopplas till färdplanen.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Övergripande synpunkter

Förvaltningen är positiv till att staden tar fram en färdplan för ett Stockholm fritt från fossila bränslen. Det är dock inte riktigt tydligt vilken status dokumentet har. Det anges att färdplanens förslag till åtgärder *kan* vara vägledande och ligga till grund för framtida planer, mål och budgetarbete. Det tyder på att det inte är ett styrdokument med samma status som miljöprogrammet.

Programmet bygger i stor utsträckning på att staden ska verka för att andra aktörer vidtar nödvändiga åtgärder. Eftersom andra aktörers beslut har stor betydelse för att målet ska nås behövs även ett resonemang om hur detta ska gå till.

I färdplanen anges att beräkningarna inte inkluderar växthusgasutsläpp från stockholmarnas resor utanför kommungränsen, och inte heller produktion av varor och tjänster som stockholmarna konsumerar, men som tillverkas utanför kommunen. Detta ligger utanför de systemgränser som används för beräkningarna. Eftersom man kan anta att dessa utsläpp har ökat, och kommer att fortsätta öka utan åtgärder, så skulle det ändå vara intressant att ta med ett resonemang kring det.

Tidplan och uppföljningar

Det är positivt att det finns en tidplan som visar att det måste beslutas om många av åtgärderna inom de närmaste åren för att de ska hinna få tillräcklig effekt. Det gäller till exempel utbyggnad av kollektivtrafiken och energieffektivisering av byggnader. När man har en plan med så lång tidshorisont finns det risk att de berörda aktörerna väljer att skjuta på dyra åtgärder. Eftersom färdplanen anger en mängd olika risker för att målet inte kommer att nås, skulle det också vara intressant med en analys av vad som krävs för att uppnå målet tidigare.

Behovet av att tidigarelägga åtgärder förstärks av uppgiften att för att uppvärmningen inte ska bli större än de kritiska två graderna behöver de samlade utsläppen i världen börja minska 2020. FN konstaterar dessutom att gapet mellan alla länders löften om att minska utsläppen och hur mycket utsläppen behöver minskas aldrig har varit så stort som nu.

”Färdplanen i förhållande till stadens styrdokument”. Där föreslås att färdplanen ses över vart fjärde år i samband med att Stockholms miljöprogram och Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi revideras. Det är positivt med en översyn vart fjärde år, samtidigt anges på annan plats att uppföljning ska ske vart tionde år, vilket förvaltningen anser är för sällan.

Rubriker och figurer

Rubrikerna för kap 5 och 6 är otydliga. Det är helt enkelt svårt att förstå skillnaden mellan dem. Kapitel 6 skulle istället kunna heta ”Energieffektivisering i byggnader”. Vidare är figur 3 inte begriplig då det ser ut som att utsläppen av klimatgaser ska öka. På vilken skala ska man läsa av de angivna reduktionerna?

Transporter

Färdplanen konstaterar att det blir en stor utmaning att hantera behovet av person- och godstransporter i en stad med 40% fler invånare. Den bygger på flera olika åtgärder, som att minska transportbehoven, stimulera resande med kollektivtrafik, effektivisera godstransporterna och att transporterna ska ske med miljöfordon.

Förvaltningen vill här särskilt framhålla behovet av fler arbetsplatser i söderort. Inom Söderortsvisionen har staden fastställt behovet till 60.000 fler arbetsplatser i söderort till 2030. Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm anger åtgärden att bygga en tätare stad när fler bostäder byggs. Förvaltningen vill lägga till att det behövs en jämnare fördelning av arbetsplatser. I söderort förtätas nu många bostadsområden, men så länge antalet arbetsplatser inte ökar, måste invånarna fortsätta att arbetspendla till framför allt city och norrort.

Färdplanen anger att kollektivtrafiken måste byggas ut kraftigt för att klara av de 350.000 nya resor som blir en följd av befolkningsökningen. Kapaciteten behöver byggas ut med 90%. Färdplanen anger inte hur kapaciteten ska byggas ut, men förvaltningen vill betona behovet av bättre tvärförbindelser i söderort. De kan både avlasta bytespunkterna i city och attrahera fler arbetsplatser till söderort.

Ytterligare en åtgärd för att minska transportbehovet är enligt färdplanen att öka samlastningen inom godstrafiken. Staden kan till exempel ställa krav på samlastning i upphandlingar och starta demonstrationsprojekt. Förvaltningen ser positivt på

det och undrar vad som hände med det samlastningsprojekt av distributionen till stadens verksamheter som inleddes för några år sedan i samarbete med Schenker, men sedan avbröts. Det skulle vara intressant med en utvärdering av varför det inte fungerade.

Uppvärmning av byggnader

Sedan 1 juli 2012 gäller skärpta krav på energianvändningen för byggnader på mark som staden markanvisar, det vill säga stadens egen mark.

Förvaltningen är positiv till höjda krav vid markanvisningar. Då staden äger 70% av marken inom stadens geografiska område är detta ett effektivt styrmedel för energieffektivare hus vid nyproduktion. Tidigare har förvaltningen föreslagit att stadens program för miljöanpassat byggande ska utgöra krav vid markanvisningar. En risk i sammanhanget är den statliga Byggkravutredningens förslag om att kommunerna inte längre ska få ställa denna typ av krav vid markanvisningar.

När det gäller konvertering från oljepannor till andra uppvärmningssätt antar färdplanen att den pågående trenden att villaägare övergår till bergvärmepumpar kommer att fortsätta. Det nämns dock inget om risken för att bergvärmepumparnas effekt kan komma att avta när de placeras tätt i småhusområden. För flerbostadshus och kommersiella lokaler förväntas hälften välja fjärrvärme och hälften värmepumpar. Det framgår inte hur fördelningen är idag, men förvaltningens erfarenhet är att fastighetsägare väljer bort fjärrvärme eftersom anslutnings- och förbrukningsavgifter anses för höga. Detta tas inte upp som en risk, däremot förs ett resonemang om vilka konsekvenserna blir av att efterfrågan på fjärrvärme minskar när nya byggnader blir mer energieffektiva.

Färdplanen skriver även att staden bör arbeta för att anlägga solenergianläggningar på stadens egna byggnader och verka för att sådana kommer till stånd även på andra byggnader. Förvaltningen föreslår att en sådan åtgärd kan vara att underlätta för fastighetsägare att få bygglov för solceller (som producerar el) och solfångare (som producerar varmvatten) på sina tak.

Energieffektiviseringar i byggnader är något som kräver stora investeringar av fastighetsägarna. En risk som tas upp är att mindre fastighetsägare, som bostadsrättsföreningar, har mind-

re resurser för dessa investeringar. Det saknas dock ett resonemang om hur beräkningarna att uppnå målet påverkas av att en ökande andel av lägenhetsbeståndet ägs av bostadsrättsföreningar.

Arbetsmaskiner

Arbetsmaskiner står för ca 6 procent av koldioxidutsläppen i Sverige. Det saknas uppgifter för Stockholm, men här används mycket anläggningsmaskiner eftersom det byggs mycket. Staden har tillsammans med Göteborg, Malmö och Trafikverket tagit fram gemensamma miljökrav vid upphandling av bland annat bygg- och anläggningsentreprenader. Varken på arbetsmaskiner eller tunga fordon ställs det dock krav på bränsle eller energieffektivitet. Färdplanen bygger på att staden ska verka för skärpta gemensamma upphandlingskrav för arbetsmaskiner. Förvaltningen föreslår att staden går före genom att anta egna skärpta krav.

Bilaga

”Förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050” finns under punkt 7 på:

<http://insyn.stockholm.se/miljo/insyn.aspx?page=record&nodeid=534281>