

Tillhör § 8, bilaga C1

Fastighetsnämnden
2008-04-17

Ärende 8

Minskade utsläpp av växthusgaser i Stockholms stad år 2015. Svar på remiss

Martin Michel (mp)

Förslag till beslut

Att fastighetsnämnden beslutar att avslå förvaltningens förslag samt att därutöver anföra

Rapporten ”Minskade utsläpp av växthusgaser från Stockholms stad 2015” antar att stockholmaren släpper ut endast 4 ton koldioxid per person och år. Antagandet bygger dock på en missvisande avgränsning där invånarnas konsumtion och resor utanför Stockholm inte inkluderas. Om man inkluderar dessa aktiviteter, vilket man bör göra, ligger siffran för genomsnittsstockholmaren snarare runt 10 ton per år. Därmed blir potentialen att nå 3,5 ton betydligt mindre. Dessutom kan man ifrågasätta valet att ha 3,5 ton som målsättning då Naturskyddsföreningens beräkningar och annan forskning indikerar att en långsiktigt hållbar nivå ligger betydligt lägre, nämligen på ca 1-2 ton per person och år. Det borde ingå ett scenario där man skissar på möjligheterna att minska utsläppen till denna nivå.

I rapporten har man inte heller tagit med samhällsplanering och markanvändning som påverkansfaktorer, vilket man borde göra då samhällsplanering och val av markanvändning är viktiga verktyg för att skapa en mer klimatsmart stad. Markanvisningarna är till exempel ett viktigt verktyg för att ställa krav på energieffektivitet vid nybyggnation och för att se till att man inte uppmuntrar onödigt biltrafik med höga p-normer och dålig kollektivtrafikförsörjning. I rapporten bör därför ingå text som handlar om vikten av att ställa energikrav med mera vid markanvisningar.

Även om rapporten innehåller många bra tekniska förslag och vissa ekonomiska incitament för att minska växthusutsläppen blir den lite av en tandlös tiger när ovanstående viktiga aspekter saknas. Endast i slutet nämns kommunikation och information som viktiga instrument för att ändra stockholmarens vanor och därmed minska utsläppen. Därför bör det i rapporten ingå avsnitt som behandlar livsstil, konsumtion, markanvändning och längre resor samt hur man ska kunna minska utsläppen från dessa aspekter. Rapporten bör visa hur staden kan föra en dialog med olika aktörer såsom andra fastighetsägare, hushåll, företag med mera om hur man agerar klimatsmart. Det är beklagligt att den politiska majoriteten har avskaffat Agenda 21-samordnarna och därför önskvärt att återinföra någon typ av sådana tjänster.

Energicentrum genomför ett viktigt internt arbete i staden men det saknas en tydlig aktör för utåtriktad information och rådgivning.

Idag kan vi konstatera att trots alla goda intentioner att spara energi, omställa bränsleförbrukningen från fossila till miljövänligare energikällor och minska växthuseffekten planeras i Stockholm utan att dessa aspekter beaktas i tidigt planskede. Här borde staden ta ett helhetsgrepp och skapa förutsättningar för att stadens alla förvaltningar och bolag drar åt samma håll. Ett sätt kan vara att ta fram en för staden övergripande klimatpolicy där olika faktorer som påverkar klimatet och ett förhållningssätt att undvika dem fastställs som gemensamma principer vid upphandlingar, planering av nya byggnader och infrastruktur, modernisering av energikällor och tekniker, bilpooler, planera för att underlätta för kollektivtrafik, infartsparkeringar och andra åtgärder för att minska användningen av fossilt bränsle och energiförbrukning.

Det är anmärkningsvärt att staden fortfarande tillåter mark till verksamheter utan att ställa några krav redan vid markupplåtelsen. De eventuella miljökonsekvensbeskrivningarna saknar i praktiken verkan och många projekt får tillstånd innan fördjupade översiktsplaner som ska ange övergripande riktlinjerna hinner tas fram, t.ex. etapp 1, affärscentrum vid Norra stationsområdet. Hela Norra stationsområde som borde vara en ny, modern mönsterstadsdel saknar viktiga dokument som energiplan, miljöanpassad teknik, infrastruktur för avfall och miljöprogram som Hammarby sjöstad hade redan i början av planeringen. Vi saknar i den aktuella rapporten studier på fysiska planeringens effekter på utsläppen av växthusgaser och energiförbrukningen.

Samma likgiltighet kan man konstatera vad gäller vägbyggen. Vi vet att trafiken utgör en stor del av utsläppen av växthusgaserna, men ändå fortsätter staden att släppa fram byggandet av nya motorvägar, i stället för att som en stor stad verka hos regeringen och berörda myndigheter för att finna vägar till en hållbar trafikinfrastruktur. En sådan åtgärd kan vara omställning av godstransporter från lastbilstransporter genom stan till järnvägstransport. Så vitt det är känt har Banverket inga planer inom detta område. Stockholms stad borde vara mer aktiv att driva frågan. Samma sak gäller satsningar i kollektivtrafik som Stockholm kunde vara mer drivande i sina kontakter med landsting, SL och SJ.

Det är också viktigt att stadens egna förvaltningar har individuella elmätare som visar vad man själv förbrukat och får incitament att spara energi. Om stadens egna förvaltningar inte är medvetna om denna fråga kan det vara på sin plats att se över vad stadens Energicentrum ska ha för uppgift.