



PM 2013: RVI (Dnr 303-131/2013)

Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050

Remiss från Miljödepartementet

Remisstid den 23 april 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050” hänvisas till promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett underlag till en färdplan för ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. Naturvårdsverket konstaterar i sitt underlag till färdplan att visionen om ett Sverige utan nettoutsläpp kan nås genom i huvudsak tre inriktningar; stora inhemska utsläppsminskningar, bidrag från nettoupptag i skog och mark (kolsänkor) samt inköp av utsläppsätter på internationella marknader. Rapporten levererar ett stort antal förslag på insatsområden med vidhängande styrmedel som behöver finnas eller skärpas för att göra visionen för år 2050 till en realitet. Förslagen är dock inte redovisade och utredda i detalj utan ska snarare ses som kvalificerade uppslag till vidare utredningar.

Bland de sektorer som har stor klimatpåverkan och där tydliga och effektiva styrmedel kan komma att krävas märks basindustrin och transportsektorn. Behovet av transportsnål samhällsplanering är avgörande för hur transportsektorn kan minska sina utsläpp. Till detta föreslår rapporten stora satsningar på infrastrukturinvesteringar i allmänhet och till förmån för kollektivtrafik i synnerhet. I detta sammanhang för rapporten ett resonemang kring den nyckelroll som den lokala nivån har för att utarbeta ett transportsnålt samhälle. Vidare efterlyses en tydligare regional roll i transportplaneringen.

Rapporten förordar även att staten inför klimatränskaper eller klimatanalys av beslut för att lyfta fram konsekvenserna för klimatet inom andra politikområden.

Remissen finns att läsa i sin helhet på Naturvårdsverkets hemsida:

<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6537-9.pdf>

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att det återstår ett stort arbete innan en faktisk färdplan kan förväntas vara färdig. Rapporten ger vid handen att en stor del av klimatutmaningen endast kan lösas på den lokala nivån. Staten behöver därför ge ett tydligare erkännande till den potential som vilar hos den lokala nivån, inte minst i storstäderna. Staten bör därför utarbeta en tydligare storstadspolitik där klimatfrågan får en given status samt ta ett tydligare finansiellt ansvar för de satsningar som måste till inom en mycket snar framtid.

Exploateringsnämnden anser att underlaget till färdplan är överblickbart och att det saknar skarpa åtgärdsförslag. Färdplanen är inte så distinkt att det tydligt går att utläsa hur målen om minskade klimatutsläpp nås.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det finns många bra resonemang i underlaget som skulle kunna leda till åtgärdsförslag, men att det saknas förslag till skarpa beslut samtidigt som det brådskar med att ta fram en konkret färdplan för Sverige. Färdplanen svävar på målet om hur man ska kunna minska klimatgasutsläppen och Naturvårdsverket bygger en hel del av de förväntade minskningarna av växthusgasutsläppen på hypoteser om att framtidens teknik löser allt.

Stadsbyggnadsnämnden anser att om det ska vara möjligt att uppnå målet om ett Sverige utan klimatutsläpp år 2050 krävs tydligare direktiv, skärpta styrmedel samt en bred politisk uppslutning. Styrmedlen måste omfatta alla verksamheter och sektorer inklusive konsumtion av varor och tjänster som produceras utanför Sveriges gränser.

Trafik- och renhållningsnämnden instämmer med analysen om att det behöver göras omfattande utsläppsminskningar inom transportsektorn. Nämnden anser dock att färdplanen saknar tydliga svar på hur man ska kunna minska klimatgasutsläppen. Antaganden om vad framtidens teknik, biobränslen och ny forskning kan lösa är troligen väl optimistiska för transportsektorn. Nämnden efterlyser även utvecklade möjligheter att införa och använda flera olika styrmedel (t.ex. trängselskatt eller miljözoner) för att nå klimatmålen.

Mina synpunkter

Det är positivt att Naturvårdsverket har tagit fram detta underlag till en nationell färdplan. Men precis som remissinstanserna påpekar återstår fortfarande mycket innan Sverige har en konkret och operativ nationell färdplan med tydliga åtgärdsförslag. En sådan färdplan behövs mycket snart, i International Energy Agencys *World Energy Outlook* för år 2012 påpekades exempelvis att världens nationer måste vidta beslutsamma åtgärder för att reducera världens CO₂-utsläpp innan år 2017 om inte 2-gradersmålet ska överskridas.

Precis som underlaget till en nationell färdplan ger vid handen kan en stor del av klimatutmaningarna endast lösas på lokal nivå, inte minst i storstäderna. Det är bland annat därför några av världens största städer, inklusive Stockholm, har slutit sig samman i C40 för att kunna samarbeta och utbyta kunskap. Det är även därför Stockholm arbetar med att ta fram en egen färdplan 2050. Men staten måste, i likhet med vad stadsledningskontoret påpekar, ta ett tydligt ansvar för att stödja kommu-

nera i deras ansträngningar i klimatfrågan eftersom vi inte har full rådighet i alla frågor eller saknar finansiella förutsättningar. Staten bör därför utarbeta en tydlig storstadspolitik med fokus på klimatfrågor som tar ett samlat grepp kring energiförsörjning, energieffektiviseringar av bostadsbeståndet, kollektivtrafikinvesteringar, trafiklösningar och hållbar regional stadsplanering.

I det framtida arbetet med att ta fram konkreta åtgärdsförslag är det dessutom viktigt att Naturvårdsverket bygger sina analyser både på hur framtida teknik kan reducera växthusgasutsläppen samt hur politiska styrmedel och åtgärder kan utformas, och vid vilken tidpunkt de ska implementeras, för att nödvändiga tekniska innovationer ska komma till stånd.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050” hänvisas till promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 10 april 2013

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen ”Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050” sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta

1. att som svar på remissen anför följande

Underlaget till färdplan utgör just ett underlag och det återstår ett stort arbete innan en faktisk färdplan kan vara färdig. Besluten brådskar eftersom minskningarna av utsläppen måste ske inom en snar framtid. Stockholms stad ska vidta de åtgärder som kommunen har rådighet över, men kommunerna behöver också tillföras resurser för att driva ett mer offensivt klimatarbete. Förslaget om obligatoriska analyser av klimateffekterna av beslut inom olika politikområden välkomnas.

Sverige behöver en ny klimatlag för att klara utsläppsmålen. Då kan den statliga klimatpolitiken få trovärdighet och förutsägbarhet och det kommunala klimatarbetet kan underlättas. I Storbritannien finns ett sådant fastställt schema för stegvis skärpning av ekonomiska styrmedel för att stimulera aktörerna mot en utveckling i rätt riktning. Det är anmärkningsvärt att Alliansregeringen fortfarande inte genomfört många av de förslag som presenterades i bred enighet av den parlamentariska klimatberedningen 2008. Vi vet redan tillräckligt för att fatta somliga beslut utan ytterligare utredningar..

Energiskatten syfte är i första hand fiskalt, i andra hand att hushålla med naturresurser samt, när det gäller trafiken, att internalisera vissa externa kostnader som vägtrafik ger upphov till. Eftersom samtliga dessa är relevanta också för fordon som drivs med förnybar energi

bör energiskatt också gälla för förnybara drivmedel. Staten ska se till att fossila drivmedel kostar mer än förnybara drivmedel genom befrielse för en koldioxidskatt som höjs tillräckligt mycket.

Plan- och bygglagen bör ändras så att minskade utsläpp av växthusgaser får samma ställning som riksintressen. Kommunen ska redovisa konsekvenserna i samband med översiktsplan och länsstyrelsen bör granska planer ur det perspektivet. Fram tills att Sverige har 100 procent förnybar elproduktion bör statliga regler styra ifrån användning av el för uppvärmning. Passivhusstandard eller bättre bör gälla vid nybyggnation och större renoveringar av stadens fastigheter. Kommunen har också en roll för minskade utsläpp från jordbruksproduktion. Genom bättre hemkunskapsundervisning i kan kunskaperna om vegetarisk och köttsnål matlagning öka. Offentlig upphandling och mat som serveras i kommunala verksamheter kan bli mer klimatsmart, t.ex. genom mindre men miljöbättre kött.

Den fyrstegsprincip som ska göras bindande bör förtydligas så att det framgår att eldrivna fordon ingår i effektivisering, alternativt bör den fjärde punkten revideras till att lyda ”fordon ska drivas med förnybar energi”, för att omfatta också eldrivna fordon. Den planerade motorvägsbygget Förbifart Stockholm är inte förenligt med fyrstegsprincipen. Det ska inte byggas ny infrastruktur som kommer att alstra mer personbilstrafik i Stockholmsregionen med dess goda förutsättningar för kollektivtrafik.

Utvecklingen i Stockholmstrafiken går åt fel håll. Kollektivtrafikandelen har varit oförändrad under lång tid, och prognoserna pekar på minskad andel framöver, trots utbyggd kollektivtrafik och trängselavgifter. Under de senaste decennierna har Stockholms stad bejakat eller varit uppdragsgivare till bland annat följande vägprojekt: Södra länken, Norra länken, Norrortsleden och Södertörnsleden. Med denna kraftiga utbyggnad av vägkapaciteten är det mycket svårt att nå klimatmålen för transporterna.

I den mån regelverk för miljöbilar styr mot användning av dieslbilar behövs verkkningsfulla styrmedel så att Stockholm och andra städer kan klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Åtgärder för att klara miljökvalitetsnormer för stadsluften bidrar generellt också till mindre utsläpp av koldioxid. Även om det borgerliga styret i Stockholm har medfört förlorade år för klimatarbetet är det glädjande att dess företrädare nu uttalat att parkeringspolitiken ska användas för att minska biltrafiken och gynna andra transporter, och att man återupptar det nedlagda arbetet med samordnade varutransporter. För att maximera möjligheter till eldrivna fordon inom ramen för begränsad tillgång till råvara för batterier bör gemensamt ägda, mer effektivt använda, elfordon gynnas i förhållande till privat ägda.

Kunskapen om kolsänkor är för dålig för att dessa ska kunna kvittas mot utsläppsminskningar genom CDM och likartade projekt. Vi vill också påpeka det problematiska med tidsaspekten. Eldning av råvara från ved ger en nettoutsläpp under flera decennier fram tills dess att träden vuxit till sig igen. De globala utsläppen måste börja minska betydligt tidigare.

I en marknadsekonomi med handel med omvärlden måste politiken för att öka andelen biodrivmedel beakta konsekvenser i både Sverige, Europa och andra världsdelar. En stabil och hållbar politik för att främja förnybar energi i transportsektorn måste därför gå hand i hand med politik för att minska vårt ekologiska fotavtryck. Viktiga åtgärder är att minska trafikarbetet, att styra jordbruksstödet så att oanvänd jordbruksmark tas tillvara för ekologiskt hållbart jordbruk, att minska konsumtion av kött från ohållbar produktion, till exempel beroende av foder från genmodifierade grödor, samt att öka stödet till forskning och rådgivning för ekologiskt anpassade metoder för småbruk.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Naturvårdsverket gör en genomgång om utmaningar och om vilka styrmedel som står till buds. Men de tar inte steget fullt ut. Det blir inget tillräckligt skarpt underlag till färdplan utan en uppräknings av möjliga och lämpliga åtgärder att vidta. I vetskap om att regeringen ogärna vidtar åtgärder och satsar resurser på klimatomställning, är det mycket synd att Naturvårds-

verket inte var tydligare. För en reformhungrig regering hade underlaget kunnat räcka långt. Nu är det inte så, och därför är avsaknaden av ett förslag till skarpa åtgärder problematisk. Det saknas ett bestämt förordande av styrmedel och finansiella stimulanser.

Om klimatarbetet i Stockholm och övriga kommuner ska vara framgångsrikt, bygger det på att det nationella klimatarbetet är offensivt. I vårt fall, Stockholm, är trafiken och bilismen den kanske största utmaningen. Men utan nationellt agerande i att stimulera fram en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, som regeringen satt som mål, riskeras ambitionen. En stor satsning och styrning nationellt krävs för att elbilar och förnybara bränslen ska kunna ersätta fossilbränslena i transportsektorn. Precis som förvaltningen menar vi socialdemokrater att det krävs statliga investeringsstöd likt de tidigare LIP och KLIMP-programmen för att stimulera fram klimatsmarta investeringar och ytterligare hjälpa till att generera omvandling ute i kommunerna.

Energi och klimatområdet präglas av långa ledtider. Bygga energisystem, göra genomgripande energieffektiviseringar, växla bilparken, bygga ut tunnelbana och annan spårbunden trafik tar decennier. Inom alla de domäner där staten och den nationella nivån har makten och inflytandet - är det därför avgörande att regeringen med största skyndsamhet låter ta fram en konkret nationell färdplan med tydliga och skarpa förslag på hur Sverige ska bli fossilbränslefritt. Det är viktigt att målen sätts på ett sådant sätt att de är tillräckligt ambitiösa om nära i tid för att skapa förändring, men inte så nära och ambitiösa att de blir orealistiska.

ÄRENDET

Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett underlag till en färdplan för ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. Naturvårdsverket konstaterar i sitt underlag till färdplan att visionen om ett Sverige utan nettoutsläpp kan nås genom i huvudsak tre inriktningar; stora inhemska utsläppsminskningar, bidrag från nettoupptag i skog och mark (kolsänkor) samt inköp av utsläppsrätter på internationella marknader. Rapporten levererar ett stort antal förslag på insatsområden med vidhängande styrmedel som behöver finnas eller skärpas för att göra visionen för år 2050 till en realitet. Förslagen är dock inte redovisade och utredda i detalj utan ska snarare ses som kvalificerade uppslag till vidare utredningar.

Bland de sektorer som har stor klimatpåverkan och där tydliga och effektiva styrmedel kan komma att krävas märks basindustrin och transportsektorn. Behovet av transportsnål samhällsplanering är avgörande för hur transportsektorn kan minska sina utsläpp. Till detta föreslår rapporten stora satsningar på infrastrukturinvesteringar i allmänhet och till förmån för kollektivtrafik i synnerhet. I detta sammanhang för rapporten ett resonemang kring den nyckelroll som den lokala nivån har för att utarbeta ett transportsnålt samhälle. Vidare efterlyses en tydligare regional roll i transportplaneringen.

Rapporten förordar även att staten inför klimaträkenskaper eller klimatanalys av beslut för att lyfta fram konsekvenserna för klimatet inom andra politikområden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret kan konstatera att underlaget till färdplan utgör just ett underlag och det återstår ett stort arbete innan en faktisk färdplan kan förväntas vara färdig.

Stadsledningskontoret noterar att stadens ambitiösa klimatarbete går i linje med statens vision och har i många avseenden kommit betydligt längre både i målformuleringar och genomförda resultat. Kommunfullmäktige har beslutat att Stockholms stad skall vara fossilbränslefritt 2050 med etappmålet om 3,0 ton växthusgaser per capita 2015. Stockholm är på god väg att nå dessa mål i kombination med en god ekonomisk tillväxt. Stockholm har bevisat att dessa faktorer inte utgör varandras motsats och staten bör i sitt vidare arbete med att utforma klimatpolitiken ha grön tillväxt som utgångspunkt.

Trots att städer som Stockholm har kommit långt saknas dock inte behovet av att staten tar ett tydligare ansvar för att stödja kommunerna i deras ansträngningar i klimatfrågan. Detta gäller både insatserna för att minska utsläppen och att hantera konsekvenserna av ett förändrat klimat.

Rapporten lyfter fram de mest relevanta frågeställningarna och utmaningarna för ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser men på ett väldigt översiktligt sätt. Samtidigt ger rapporten vid handen att en stor del av klimatutmaningen endast kan lösas på den lokala nivån. Staten behöver dock ge ett tydligare erkännande till den potential som vilar hos den lokala nivån, inte minst i storstäderna, för att skapa ett klimatsmart framtida samhälle. Staten bör därför utarbeta en tydligare storstadspolitik där klimatfrågan får en given status. Vägen till visionen måste utformas i nära samarbete med den lokala nivån och stadsledningskontoret uppmanar staten att involvera den lokala nivån i utformandet av den kommande färdplanen.

Stadsledningskontoret tar det inte för osannolikt att en stor del av eftersökta lösningar på klimatutmaningen redan existerar. Utmaningen består snarare i att sprida dessa goda exempel

och i detta kan staten ta ett betydligt större ansvar. Exemplets makt är stor och kan i många fall erbjuda en genväg till att skynda på omställningen till ett mer klimatsmart samhälle.

Rapporten efterlyser bredare uppgörelser mellan olika politikområden och stadsledningskontoret instämmer i detta med tillägget att bredden även behöver kombineras med tvärsnitt där nationella frågor bereds tillsammans med den regionala och lokala nivån. Många av de åtgärder som behöver vidtas kan endast genomföras på den lokala nivån.

Rapporten lägger stor tonvikt vid transportsektorn och hur Sverige skall ställa om till ett transportsnålt samhälle. Stadsledningskontoret anser att Stockholm ligger i framkant i det avseendet men vill samtidigt understryka att staten behöver ta ett tydligare finansiellt ansvar för de satsningar som måste till inom en mycket snar framtid. Detta gäller framförallt större investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik som är helt avgörande för Stockholmsregionens framtid. Vidare efterfrågar stadsledningskontoret ett utökat mandat för den kommunala nivån att utforma och förvalta styrmedel och stimulansåtgärder för att forma ett klimatsmart transportsystem. De styrmedel som Stockholms stad vill råda över är trängselskatten och samt möjligheten att införa dubbdäcksavgifter.

Stadsledningskontoret hoppas att ansatsen om breda uppgörelser inom klimatpolitiken medför att staten undviker att agera med motstridiga agendor. I den nyligen presenterade byggkravutredningen föreslås bland annat att det inte längre skall vara tillåtet för kommuner att ställa särskilda energikrav vid nybyggnationer. Klimatkonsekvenserna av ett sådant förslag gynnar inte vägen till visionen 2050, snarare tvärtom. I ett så långsiktigt mål som 2050 krävs långsiktiga och transparanta spelregler.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som sägs i tjänsteutlåtandet.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 mars 2013 att besvara remissen med exploateringskontorets tjänsteutlåtande samt omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Anna Backlund m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret vill inledningsvis påpeka att denna typ av färdplan är viktig eftersom långsiktiga visions- och åtgärdsstrategier ger förutsägbarhet inom klimatpolitiken och därmed underlättar för alla aktörer.

Underlaget till färdplan är överblickbart då det är omfattande och splittrat, d.v.s. samma frågor återkommer på fler ställen.

Naturvårdsverkets klimatfärdplan har inte skarpa åtgärdsförslag utan har mer karaktären av allmänna analyser och hänvisar till att fortsatta utredningar krävs i en del frågor. Färdplanen är inte så distinkt att det tydligt går att utläsa hur målen om minskade klimatutsläpp ska nås. Det finns stor tilltro till att framtida teknik ska kunna minska växthusgasutsläppen.

I underlaget till den nationella färdplanen betonas vikten av att analysera klimateffekter av beslut inom olika politikområden. Detta bör sannolikt innebära mer och bättre samordnade beslut inom olika politikområden avseende klimatpåverkan. Dock kan färdplanens uppdelning på olika sektorer innebära att ett samlat samhällsbyggnadsperspektiv inte fångas upp. Att bygga stad innebär i princip att alla de samhällssektorer som finns i färdplanen berörs.

För kommunernas arbete med att utveckla och implementera ny teknik, nya organisationer, nya system och processer som ska leda till minskad klimatpåverkan behövs resurser och utvecklingsstöd. För att få så bra effekt som möjligt är det viktigt att inventera kommunernas förutsättningar och eventuella behov av stöd i klimatarbetet.

I Naturvårdsverkets klimatfärdplan föreslås att kraven på energihushållning i Boverkets Byggregler bör revideras utifrån samhällsekonomiska analyser. Exploateringskontoret anser att detta måste vara ett krav och att det krävs en snabb tidplan för detta om Sverige ska lyckas leva upp till mål och krav både nationellt och i EU.

Stockholms stad har länge tillämpat krav på energihushållning vid nybyggnation på stadens mark. Detta har bidragit till en utveckling med nybyggda hus som har bättre energiprestanda än BBR hus.

Naturvårdsverket trycker särskilt på behovet att minska utsläppen av klimatgaser från transportsektorn. Detta stämmer väl med de analyser som Stockholms stad gjort för omställningen till fossilbränslefritt Stockholm 2050.

För att exploateringskontoret ska kunna genomföra projekt med hänsyn till att utveckla fossilbränslefria transportlösningar krävs att det finns tydliga strategier för staden och regionen som stöd. Naturvårdsverket föreslår ändringar i planlagstiftningen och att ekonomiska planeringsstöd och sanktionsmöjligheter behöver utredas. Exploateringskontoret anser att denna utveckling bör ske i nära samverkan med kommuner för att undvika att ny trubbig och ineffektiv styrning skapas genom ändringar i bl.a. planlagstiftningen. I underlag till den nationella färdplanen framhålls också vikten av att kollektivtrafiken byggs ut. Detta kräver tydliga strategier för att det ska bli ekonomiskt möjligt.

För att kunna ställa om till ett transportsnålt samhälle är det viktigt med en samordning mellan kommunerna inom regionen vid bebyggelse- och transportplanering.

Klimatpåverkan från byggsektorn bör belysts mer i färdplanen. Det kommer att vara en utmaning att minska klimatpåverkan från byggnader och anläggningar. För byggtransporter finns det utvecklingsbehov som inte fångas upp i Naturvårdsverkets klimatfärdplan. Förutom byggmaterial som ska till byggarbetsplatsen ser vi också att ungefär hälften av de tunga transporterna i Stockholm utgörs av schaktmassor. Detta kräver att vi ser klimatproblematiken i ett vidare perspektiv och tas med i färdplanen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 mars 2013 att besvara remissen med exploateringskontorets tjänsteutlåtande samt omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänt konstaterar miljöförvaltningen att Naturvårdsverket lämnat ett underlag till en färdplan. Underlaget utgör ingen färdplan med förslag till skarpa beslut utan innehåller mer allmänna analyser och hänvisar till fortsatta utredningar i många frågor. Färdplanen svävar på målet om hur man ska kunna minska klimatgasutsläppen. Känslan är att Naturvårdsverket bygger en hel del av minskningarna av växthusgasutsläppen på hypoteser om att framtidens

teknik löser allt. Som det konstateras i färdplanen är det viktigt att minskningarna av utsläppen sker inom en snar framtid. Därmed är det olyckligt att detta bara är ett underlag till en färdplan och att så mycket utredningar återstår innan beslut kan fattas.

Ekonomiska styrmedel

I underlaget till färdplanen betonas vikten av skärpning av nuvarande ekonomiska styrmedel samt behov av att införa nya. Förvaltningen instämmer i detta resonemang. Omställningen till fossilbränslefri fjärrvärme i Stockholm fordrar betydande nyinvesteringar. För att denna omställning ska komma till stånd krävs att systemet med elcertifikat eller något liknande behålls; att priset på utsläppsrätter stiger och att skattebefrielse av biobränslen består.

På motsvarande sätt måste skatteregler för drivmedel till fordon ges långsiktighet. För närvarande är besluten om skattenedsättning ettåriga. Osäkerheter om de kommer att förlängas hämmar utvecklingen då producenter och distributörer av drivmedel samt fordonstillverkare inte vågar investera om de inte känner till förutsättningarna för många år framåt. Koldioxidskatt och energiskatt för de fossila bränslena måste bibehållas samtidigt som biodrivmedel behöver vara undantagna från bränsleskatterna. Såväl utvecklingen av biodrivmedelsproduktionen som framtagande av energieffektiva fordon som kan utnyttja de specifika egenskaperna hos dessa bränslen kräver att det finns en tillräckligt stor marknad. Denna marknad kan inte utvecklas så länge de fossila bränslena är mycket billigare.

I underlaget till färdplan förutsätts i scenarierna att energianvändningen i bostadssektorn minskar med 50 %. Däremot nämns inget om hur denna energieffektivisering ska gå till. Miljöförvaltningen finner det högst osannolikt att det kan ske utan omfattande ekonomiska stimulanser. Detta eftersom få fastighetsägare har ekonomiska incitament till investeringar som leder till så stora minskningar av energianvändningen. De ekonomiska stimulanserna kan bestå i både bidrag och någon form av lånesystem. Stimulanser behöver ske till installationer av energisnål teknik, eller småskalig hållbar energiproduktion samt energieffektiviseringar av byggnader. Dessutom måste de ekonomiska stimulanserna börja verka i närtid för att det befintliga byggnadsbeståndet ska hinna bli åtgärdat till år 2050.

Kommunens roll

Miljöförvaltningen ser med tillfredsställelse att i underlaget till den nationella färdplanen betonas vikten av att beslut inom olika politikområden ska analysera klimateffekterna av beslutet. Detta bör leda till att statens styrsignaler t.ex. gentemot kommuner, landsting och regioner, blir samordnade så att det inte ges olika signaler från olika politikområden. Det kan bl.a. handla om att staten inte tillräckligt tydligt försvarar de långsiktiga perspektiven när det gäller infrastruktur, externa köpcentra och annan markexploatering.

Viktigt är även att styrmedel och stöd som berör kommuner utformas i samarbete med kommuner för att de ska bli utformade så optimalt som möjligt. Förvaltningen menar också att kommunerna behöver tillföras resurser för att kunna driva ett offensivt klimatarbete. Det behövs stöd till att implementera klimativänlig teknik. Förvaltningen föreslår att det införs investeringsstöd likt LIP och KLIMP för att genomföra klimatsmarta investeringar inom transportsektorn. Exempel på klimatpositiva åtgärder i Stockholm som kunnat genomföras tack vare Klimp-medel är: utbyggnad av fjärrvärme, satsningar på miljöbilar, tekniska åtgärder som minskat utsläppen av metangas från biogasproduktion, tankstationer för biogas, informationsprojekt om energieffektiviseringar i byggnader, utfasning av oljeeldning m.m.

Som underlag till verkningsfull planering på kommunal nivå och för att kunna följa upp arbetet och utsläppen av växthusgaser behöver kommuner relevant statistik med hög kvalitet från staten. Den statistik som för närvarande levereras till kommuner av staten är alltför otillförlitlig och sammanställs med stor fördröjning i tid; närmare ett och ett halvt år! På kommunal nivå är det dessutom ett stort problem med sekretessbestämmelserna för statistik. Vissa är till exempel inte elanvändningen i kommunen uppdelad på sektorer (värme, transporter, service m.m.). Så sker om en uppdelning skulle kunna röja en dominerande elanvändare.

Därmed blir det svårt att följa utvecklingen av energianvändningen mellan åren och analysera vilka åtgärder som kan vidtas inom olika sektorer.

Energiproduktion

Miljöförvaltningen saknar en analys av om biomassan, som enligt färdplanen ska användas till både el, uppvärmning, transporter och industri, kommer att räcka samtidigt som andra miljömål ska klaras. Detta särskilt med tanke på att planen pekar på ökat behov av biologiska kolsänkor för att kompensera för jordbrukets klimatpåverkan. Dessa kolsänkor föreslås i färdplanen bl.a. utgöras av skog med långsam eller ingen avverkning. Planen tar upp behovet av att utveckla Kyotoprotokollets teoretiska modell för kolsänkor, den så kallade LULUCF. Den beräkningsmodellen hanterar hur mycket koldioxid som tas upp eller emitteras vid markanvändning och förändrad markanvändning i skogs- och jordbruk. Förvaltningen vill påpeka att idag finns en osäkerhet kring kolsänkor. Det förs en vetenskaplig diskussion om i vilken omfattning det faktiskt går att använda skogen som kolsänka. Beroende på skogstyp, trädens ålder och geografisk lokalisering varierar skogen mellan att vara kolkälla eller kolsänka - om den avger eller tar upp koldioxid från atmosfären. Globalt sett är skogsmarker en kolsänka, men detta varierar kraftigt regionalt.

Miljöförvaltningen anser att LULUCF troligen fungerar bra vid den årliga nationella rapporteringen som ett mått på balansen av uttag och upptag av kol i skogs- och jordbruk. Som en del i en färdplan för netto noll vision kan LULUCF användas som en kontroll av att utsläppen från skogs- och jordbrukssektorn inte ökar och att det finns en balans. Däremot bör den inte användas som en beräknad sänka då effekten är osäker och är beroende av beräkningsmetodik. Fokus i färdplanen bör ligga på att skapa förutsättningar så att reella minskningar av växthusgasutsläppen sker.

Energi i bebyggelse

För att kunna nå de nationella klimatmålen är det viktigt att kommuner får behålla möjligheten att ställa krav vid markanvisningar vid nybebyggelse på kommunal mark. Detta främjar en teknikutveckling som till en början kan anses mer kostsam än väl beprövad teknik. Erfarenheter från Stockholm är att nya byggnader, som har betydligt bättre energiprestanda än Boverkets byggregler (BBR), ändå är obetydligt dyrare att uppföra. Samtidigt blir kostnader för inköp av energi under byggnadens livslängd lägre.

I förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 analyseras hur och vilka energieffektiviseringar som skulle kunna komma till stånd i den befintliga bebyggelsen i Stockholm. Tekniskt finns förutsättningarna att lyckas energieffektivisera med 25 – 50 % beroende på typ av byggnad. Däremot är de ekonomiska incitamenten synnerligen svaga. Som tidigare nämnts behövs verkningfulla ekonomiska instrument för att energieffektiviseringar ska kunna ske i det befintliga beståndet av byggnader.

Transporter

Miljöförvaltningen instämmer med analysen om att det behöver göras omfattande utsläppsminskningar inom transportsektorn och att fyrstegsprincipen är en bra metod. Fyrstegsprincipen innebär att (1) vid samhällsplanering prioriteras ett mer transportsnålt samhälle, (2) transporter ska i största möjliga utsträckning ske med det energieffektivaste trafikslaget, (3) fordon och farkoster ska vara energieffektiva, samt (4) fordon ska drivas med förnybara drivmedel. För att kunna ställa om till ett transportsnålt samhälle är det viktigt med en samordning mellan kommunerna inom regionen vid bebyggelse- och transportplanering.

I stadens förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 konstateras att kapaciteten i kollektivtrafiken näst intill behöver fördubblas till 2050. I underlag till den nationella färdplanen framhålls också vikten av att kollektivtrafiken byggs ut. Miljöförvaltningen föreslår att staten ska skjuta till pengar till kollektivtrafiken. Eftersom planerings- och byggtiden för utbyggnad av spårtrafik är lång, behöver beslut om sådana finansieringsformer ske inom en snar framtid.

Miljöförvaltningen håller med om att det behövs transparanta och långsiktiga spelregler. Detta gäller inte minst inom transportsektorn för att nyinvesteringar ska komma till stånd för framställning av biobränslen till fordon. Likaså behövs en framåtblickande definition av miljöbilar som leder till målet ”fossilbränsleoberoende fordonsflotta 2030” och på längre sikt nära nollutsläpp.

Kommuners rådighet att reglera vägtrafik ur klimatsynpunkt är mycket begränsad. Miljöförvaltningen efterlyser möjligheter att införa klimatrelaterade miljözoner och differentierad trängselskatt för att kunna bli en fossilbränslefri stad. För närvarande pågår ett utredningsarbete där bland annat trafikkontoret och KTH ingår och som leds av Trafikverket. Arbetsgruppen studerar olika möjliga typer av differentieringar av trängselskatt.

Sammanfattningsvis anser förvaltningen att det är positivt att ett underlag till en nationell färdplan lagts fram. Samtidigt anser förvaltningen också att en konkret nationell färdplan med tydliga förslag på hur Sverige ska kunna bli ett land utan klimatgasutsläpp behöver tas fram skyndsammast. En synnerligen viktig del i en sådan färdplan är statliga styrinstrument som bidrar till att kommuner kan förverkliga lokala åtgärder för fossilbränslefria samhällen. Efter som kommuner dels har begränsad rådighet och dels, i den här typen av komplexa frågor, är mycket beroende av vad som sker i omgivande region, likväl som globalt, måste staten ta en ledande roll med tydliga regelverk samt styr- och stimulanssystem.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 7 mars 2013 att besvara remissen med exploateringskontorets tjänsteutlåtande samt omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm stads energianvändning består av bostäder, lokaler och verksamheter, transporter och till en mindre del av industri. Staden har också relativt sett låga utsläpp av växthusgaser per capita jämfört med riket. De främsta skälen till det är få industrier, hög andel flerbostadshus som är till stor del anslutna till fjärrvärme samt utbyggd kollektivtrafik. I beräkningarna ingår dock inte utsläpp som uppstår utanför kommungränsen som resor och produktion av varor och tjänster. Dessa utsläpp är inte heller medräknade i den färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 som staden utarbetat.

Slutsatsen i stadens färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 är att det är möjligt att uppfylla målet. Det förutsätter dock en rad åtgärder där staden har rådighet över en del, men är beroende av andra aktörer och politiska beslut för att kunna genomföras. I likhet med Naturvårdsverket har staden identifierat transportsektorn som en nyckelsektor för att nå klimatmålen.

Stadens färdplan föreslår olika åtgärder som minskar transportbehoven, stimulerar resande med kollektivtrafik, effektiviserar godstransporterna samt att transporterna sker med effektiva fossiloberoende miljöfordon. Bland förslagen finns också att verka för en utvecklad och differentierad trängselskatt samt verka för ekonomiska incitament som gynnar de minst klimatpåverkande miljöbilarna.

Bostadssektorn

Staden har ambitionen att 5000 lägenheter ska byggas årligen fram till 2030. Sedan 1 juli 2012 gäller skärpta krav på energianvändningen för byggnader på mark som staden anvisar.

Kraven är högre än de nationella kraven i Boverkets Byggregler och en statlig utredning har föreslagit att möjligheten för kommunerna att skärpa egenskapskrav i byggandet ska tas bort. Detta skulle försvåra en omställning i enlighet med stadens färdplan.

Slutsats

Stadsbyggnadskontorets uppfattning är att om det ska vara möjligt att uppnå målet om ett Sverige utan klimatutsläpp år 2050 krävs tydligare direktiv, skärpta styrmedel samt en bred politisk uppslutning. Styrmedlen måste omfatta alla verksamheter och sektorer inklusive konsumtion av varor och tjänster som produceras utanför Sveriges gränser.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 mars 2013 att besvara remissen med exploateringskontorets tjänsteutlåtande samt omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Färdplanen täcker flera olika områden men trafikkontorets synpunkter nedan fokuserar på transporter.

Trafikkontoret instämmer med analysen om att det behöver göras omfattande utsläppsminskningar inom transportsektorn och att fyrstegsprincipen är en bra metod. För att kunna ställa om till ett transportsnålt samhälle är det viktigt med en samordning mellan kommunerna inom regionen vid bebyggelse- och transportplanering. Transportsnål samhällsplanering är något Stockholm länge legat i framkant med. Det är viktigt att staden fortsätter att arbeta för att upprätthålla och förbättra vår redan höga nivå inom detta område.

Allmänt konstaterar trafikkontoret att Naturvårdsverket lämnat ett underlag till en färdplan. Underlaget utgör ingen färdplan med förslag till skarpa beslut utan innehåller mer allmänna analyser och hänvisar till fortsatt utredningar i specifika frågor. Färdplanen ger inget tydligt svar om hur man ska kunna minska klimatgasutsläppen. Antaganden om vad framtidens teknik, biobränslen och ny forskning kan lösa är troligen väl optimistiska för transportsektorn. T ex konstateras en motsättning mellan skogen som kolsänka och stora mängder biobränslen men denna utvecklas inte.

Trafikkontoret tycker det är bra att rapporten betonar vikten av styrmedel som verkar på internationell eller nationell nivå – där EU eller regeringen har initiativet, t ex att pressa fordonstillverkare att producera snålare fordon. En nationell framtidsfråga som inte berörs är hur byggnation och underhåll av infrastruktur ska betalas i en koldioxidfri framtid. I dag tas dessa avgifter ut via koldioxidskatt på bränsle, varför nya finansieringskällor kommer att behövas. Även trängsel i transportsystemet motverkas i viss mån av koldioxidskatten, vilket är viktigt att beakta när nya finansieringskällor diskuteras.

Det är viktigt att styrmedel och stöd som berör kommuner utformas i samarbete med kommuner för att de ska bli utformade optimalt. Kommuners rådighet att reglera vägtrafik ur klimatsynpunkt är idag begränsad. Trafikkontoret efterlyser utvecklade möjligheter att införa och använda flera olika styrmedel (t ex trängselskatt eller miljözoner) för att nå klimatmålen. Hur styrmedlen bäst kan användas behöver utredas vidare. Kontoret menar också att kommunerna behöver stöd till att implementera klimatvänlig teknik.

Kontoret ser positivt på att rapporten betonar betydelsen av att analysera klimateffekterna av beslut inom olika politikområden. Detta bör leda till att statens styrsignaler t ex gentemot kommuner, landsting och regioner, blir samordnade så att det inte ges olika signaler från olika politikområden. Det kan t.ex. handla om att staten tydligare värnar om de långsiktiga perspektiven när det gäller infrastruktur, externa köpcentra och annan markexploatering.

I underlag till den nationella färdplanen framhålls vikten av att kollektivtrafiken byggs ut. Trafikkontoret instämmer i att det är en nyckelfråga för hållbart resande i Stockholm. Dock saknas förslag till hur det ska bli ekonomiskt möjligt. Trafikkontoret efterlyser konkreta förslag på långsiktig finansiering av utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Staden ska utifrån Miljöförvaltningens synpunkter och nedan angivna tillägg begära att Naturvårdsverket utvecklar en ny färdplan för 2030 med tydligt angivna och tidsbestämda mål och delmål.

Vi delar stadens miljöförvaltnings synpunkter på Naturvårdsverkets rapport rörande klimatutsläppen till 2050. Vi vill dock betona behovet av tvingande regler för att omedelbart påbörja arbetet mot ett fossilbränslefritt samhälle år 2030.

Vi vill därutöver tillägga att den industrialiserade världens utsläpp av klimatgaser måste upphöra senast 2030 för att klimateffekterna ska minimeras och världens utvecklingsländer ges möjlighet till en rättvis utveckling. Stockholm ska gå i täten för denna utveckling. Rättvist miljöutrymme är ett mått för hur jordens begränsade resurser ska kunna fördelas rättvist inom ramarna för naturens bärkraft.

Kommuners arbete för att minska klimatpåverkan och anpassa staden till förändrade förhållanden måste ske samordnat inom alla stadens sektorer och gentemot stadens alla aktörer. Inom det egna ansvarsområdet utgör boende och byggande hörnstenen i arbetet. Alla nya fastigheter oavsett användningsområde ska ha ett energibehov av högst 45 kWh/m²*år och totalt sett sträva efter passivhus-standard genom egen, lokal energiproduktion. Befintliga byggnader måste före 2030 byggas om till ett energibehov av högst 90 kWh/m² * år och också dessa så långt möjligt förses med egen, lokal energiproduktion. Kollektivhus med gemensamma utrymmen ska finnas i alla stadsdelar.

Trafiksystem måste utvecklas mot en minimering av privatbilismen och en utbyggnad av bra och billig kollektivtrafik, som alla stadens invånare har råd att använda dagligen.

Energiproduktion måste återföras i egen regi för att optimera system som inkluderar olika former av energiproduktion. Användningen av fossila bränslen ska fasas ut till 2030 och en egen produktion ska byggas upp bestående av alla tillgängliga, förnybara energikällor. En långsiktig plan för fjärrvärmesystemets anpassning till lokal energiproduktion måste skapas. Enskilda fastigheters produktionsöverskott måste kunna säljas till det gemensamma nätet.

Klimatförändringen har också nått Sverige. Sommartemperaturen ökar, vattenflödena blir större och havsytan stiger i ett allt snabbare tempo. År 2100 kan havsytan enligt den senaste, tillgängliga studien att ha stigit med 1,6 m jämfört med idag. (Arktiska Rådets rapport 2011). Osäkerheten åt båda hållen är dock betydande och regeringen bör genast göra en förnyad bedömning av de allra senaste vetenskapliga rönen.

Existerande fastigheter måste kraftigt sänka sitt energibehov. En stor potential till energibesparing finns i de så kallade miljonprogramsbestånden. Särskilda projekt bör utvecklas för att upprusta och energieffektivisera bl.a. dessa fastigheter. En särskild grupp bör leda och samordna energianvändningen och en nationell fond bör inrättas för att stimulera forskning och utveckling av klimatsmarta energilösningar.

Maten står för nästan en tredjedel av våra klimatutsläpp. Utsläppen från matkonsumtionen måste minska väsentligt. Vegetariska alternativ ska alltid finnas i alla samhällsstyrda verksamheter och vara huvudalternativet minst en dag i veckan. Fisk och kött från i huvudsak frigående djur inkl vilt och ren ska ersätta kött från s.k. djurfabriker. Information om matens klimateffekter ska prioriteras, matsvinnet ska minska och biologiskt avfall ska samlas in så långt det är rimligt.

Kraven vad gäller koldioxidutsläpp måste skärpas väsentligt och i och runt storstäder ska kollektivtrafik tillgodose minst 90 % av behovet. Lättillgängliga och säkra infartsparkeringar för bilar och cyklar ska finnas efter behov och säkra cykelvägar och gångstråk skapas i alla tätorter. I glesbygd ska kollektivtrafiken vara gratis.

Trängselavgifterna ska införas där behov föreligger och användas flexibelt. Inkomsterna ska användas för utbyggd kollektivtrafik i hela landet.

Insamlingen av avfall ska effektiviseras genom att kommunen tar ett helhetsansvar för all insamling även om producenterna fortsatt tar det ekonomiska ansvaret för sina produkter. All insamling ska vara fastighetsnära och det ska finnas minst 1 återvinningscentral per 25.000 invånare.

Särskilt uttalande gjordes av Anna Backlund m.fl. (MP) enligt följande.

I SNV:s rapport framgår att transportsektorn svarar för lika stora utsläpp av koldioxid som hela vår industri.

Rapporten föreslår vissa åtgärder för att minska transportsektorns inverkan på klimatet. Bl.a. föreslås att planlagstiftningen och dess tillämpningar behöver förändras för att samhället ska bli transportsnålt. Dessutom bör den regionala planeringen förstärkas. Fyrstegsprincipens tillämpningar bör bli bindande. Ett annat förslag är "överflyttning mellan trafikslag" och här syftas på mer "överflyttning" till kollektivtrafik och tågtrafik (d.v.s. till mer energieffektiva och miljövänliga trafikslag). Rapporten menar att man med dessa åtgärder (m.fl.) inte bara minskar utsläppen av växthusgaser utan också vinner andra externa effekter såsom mindre trängsel och buller och bättre luftkvalitet.

Det är bara att konstatera att Stockholm stad genom sin gigantiska utbyggnad för bilismen som nu pågår inte anammar de åtgärdsförslag för transportsektorn som rapporten tar upp. Om enbart fyrstegsprincipen hade tillämpats (varit bindande) så hade Förbifarten aldrig blivit aktuell.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

1. Godkänna förvaltningens yttrande, med följande tillägg, som svar på remissen
2. Överlämna remissyttrandet till kommunstyrelsen
3. Justera ärendet omedelbart samt att därutöver anföras:

Allmänt

En klimatlag, liknande den som finns i Storbritannien, skulle betyda mycket för att ge en trovärdighet och förutsebarhet för den statliga klimatpolitiken. Den skulle därmed också underlätta för det kommunala arbetet. I UK har också tidigare ett fastställt schema för stegvis skärpning av ekonomiska styrmedel också varit lovande för att stimulera aktörerna mot en utveckling i rätt riktning.

Vi vet redan tillräckligt mycket för att fatta somliga beslut utan ytterligare utredning. Alliansregeringen har fortfarande inte genomfört förslag som togs fram i bred enighet av den parlamentariska klimatberedning som den tillsatte. Regeringens "förhållning-genom-utredande" liknar det som samma partier har ägnat sig åt i Stockholm när det gäller miljökvalitetsnormer för stadsluften.

Ekonomiska styrmedel

Energiskatten syfte är i första hand fiskalt, i andra hand att hushålla med naturresurser samt, när det gäller trafiken, att internalisera vissa externa kostnader som vägtrafiken ger upphov till. Samtliga dessa är relevanta också för fordon som drivs med förnybar energi. Därför bör energiskatt också gälla för förnybara drivmedel. Staten ska se till att fossila drivmedel kostar mer än förnybara drivmedel genom befrielse för en koldioxidskatt som höjs tillräckligt mycket.

Kommunens roll

Plan- och bygglagen bör ändras så att minskade utsläpp av växthusgaser får samma ställning som riksintressen. Kommunen ska redovisa konsekvenserna i samband med översiktsplan, länsstyrelsen bör granska planer ur det perspektivet.

Kommunen har också en roll för att minska utsläppen från jordbruksproduktionen. Genom bättre hemkunskapsundervisning i skolorna kan man öka kunskap om vegetarisk och köttsnål matlagning. Offentlig upphandling och mat som serveras i kommunala sammanhang kan bli mer klimatsmart, t.ex. genom mindre men miljöbättre kött.

Energi i bebyggelse

Fram till dess att vi har tillräckligt kapacitet i en 100 % förnybar elproduktion bör statliga regler styra ifrån användning av el för uppvärmning. Passivhus standard eller bättre bör gälla vid nybyggnation och större renoveringar av stadens fastigheter.

Transporter

Den fyrstegsprincip som ska göras bindande bör förtydligas så att det framgår att eldrivna fordon ingår i effektivisering, alternativt bör den fjärde punkten ska revideras till att lyda ”fordon ska drivas med förnybar energi”, för att omfatta också eldrivna fordon. Den planerade motorvägsbygget Förbifarten inte är förenlig med fyrstegsprincipen. Man ska inte bygga ny infrastruktur som kommer att alstra mer personbilstrafik i Stockholmsregionen med dess förutsättningar för kollektivtrafik.

I den mån regelverk för miljöbilar styr mot användning av dieslbilar behövs verkningfulla styrmedel så att Stockholm och andra städer ska klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Åtgärder för att klara miljökvalitetsnormer för stadsluften bidrar generellt också till mindre utsläpp av koldioxid. Även om det borgerliga styret i Stockholm har betytt förlorade år för klimatarbetet är det glädjande att man nu sent omsider svängt och använder parkeringspolitiken för att minska biltrafiken och gynna andra transporter, återupptar arbetet med samordnade varutransporter och så vidare.

För att maximera möjligheter till eldrivna fordon inom ramen för begränsat tillgång till råvara för batterier bör enskilda personbilar missgynnas och gemensamt ägda, mer effektivt använda, elfordon gynnas.

Energiproduktion

Likväl som kunskapen kring sänkor är för dålig för att dessa ska kunna kvitteras mot utsläppsminskningar gäller detta för övrigt CDM och likartade projekt.

Vi vill påpeka det problematiska med tidsaspekten. Eldning av råvara från ved ger en nettoutsläpp under flera decennier fram till dess att träden vuxit till sig igen. De globala utsläppen måste börja minska betydligt tidigare.

I en marknadsekonomi med handel med omvärlden måste en politik för att öka användningen av biodrivmedel beakta konsekvenser i både Sverige, Europa och andra världsdelar.

En stabil och hållbar politik för att främja förnybar energi i transportsektorn måste därför gå hand i hand med politik för att minska vårt fotavtryck genom att:

- Minska trafikarbetet
- Styra över jordbruksstödet så att oanvänd jordbruksmark tas tillvara inom ramen för ett ekologiskt hållbart jordbruk
- Minska konsumtion av kött från ohållbar produktion, till exempel beroende av GM foder från andra världsdelar
- Öka stöd till forskning och rådgivning för ökad produktivitet med ekologiskt anpassade metoder för småbruk

Sammanfattningsvis

Vi anser att staden bör ta vara på de möjligheter som staden faktiskt disponerar, till skillnad mot vad som gjorts i arbetet med miljökvalitetsnormer.

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Staden ska utifrån Miljöförvaltningens synpunkter och nedan angivna tillägg begära att NV utvecklar en ny färdplan för 2030 med tydligt angiva och tidsbestämda mål och delmål.

Vi delar förvaltningens synpunkter på Naturvårdsverkets rapport rörande klimatutsläppen till 2050. Vi vill betona behovet av tvingande regler för att omedelbart påbörja arbetet mot ett fossilbränslefritt samhälle år 2030.

Vi vill därutöver tillägga att den industrialiserade världens utsläpp av klimatgaser måste upphöra senast 2030 för att klimateffekterna ska minimeras och världens utvecklingsländer ges möjlighet till en rättvis utveckling. Stockholm ska gå i täten för denna utveckling. Rättvist miljöutrymme är ett mått för hur jordens begränsade resurser ska kunna fördelas rättvist inom ramarna för naturens bärkraft.

Kommuners arbete för att minska klimatpåverkan och anpassa staden till förändrade förhållanden måste ske samordnat inom alla stadens sektorer och gentemot stadens alla aktörer. Inom det egna ansvarsområdet utgör boende och byggande hörnstenen i arbetet. Alla nya fastigheter oavsett användningsområde ska ha ett energibehov av högst 45 kWh/m²*år och totalt sett sträva efter passivhus-standard genom egen, lokal energiproduktion. Befintliga byggnader måste före 2030 byggas om till ett energibehov av högst 90 kWh/m² * år och också dessa så långt möjligt förses med egen, lokal energiproduktion. Kollektivhus med gemensamma utrymmen ska finnas i alla stadsdelar.

Trafiksystem måste utvecklas mot en minimering av privatbilismen och en utbyggnad av bra och billig kollektivtrafik, som alla stadens invånare har råd att använda dagligen.

Energiproduktion måste återföras i egen regi för att optimera system som inkluderar olika former av energiproduktion. Användningen av fossila bränslen ska fasas ut till 2030 och en egen produktion ska byggas upp bestående av alla tillgängliga, förnybara energikällor. En långsiktig plan för fjärrvärmesystemets anpassning till lokal energiproduktion måste skapas. Enskilda fastigheters produktionsöverskott måste kunna säljas till det gemensamma nätet.

Klimatförändringen har också nått Sverige. Sommartemperaturen ökar, vattenflödena blir större och havsytan stiger i ett allt snabbare tempo. År 2100 kan havsytan enligt den senaste, tillgängliga studien att ha stigit med 1,6 m jämfört med idag. (Arktiska Rådets rapport 2011). Osäkerheten åt båda hållen är dock betydande och regeringen bör genast göra en förnyad bedömning av de allra senaste vetenskapliga rönen.

Existerande fastigheter måste kraftigt sänka sitt energibehov. En stor potential till energibesparing finns i de så kallade miljonprogramsbestånden. Särskilda projekt bör utvecklas för att upprusta och energieffektivisera bl.a. dessa fastigheter. En särskild grupp bör leda och samordna energianvändningen och en nationell fond bör inrättas för att stimulera forskning och utveckling av klimatsmarta energilösningar.

Maten står för nästan en tredjedel av våra klimatutsläpp. Utsläppen från matkonsumtionen måste minska väsentligt. Vegetariska alternativ ska alltid finnas i alla samhällsstyrda verksamheter och vara huvudalternativet minst en dag i veckan. Fisk och kött från i huvudsak frigående djur inkl vilt och ren ska ersätta kött från s.k. djurfabriker. Information om matens klimateffekter ska prioriteras, matsvinnet ska minska och biologiskt avfall ska samlas in så långt det är rimligt.

Kraven vad gäller koldioxidutsläpp måste skärpas väsentligt och i och runt storstäder ska kollektivtrafik tillgodose minst 90 % av behovet. Lättillgängliga och säkra infartsparkeringar för bilar och cyklar ska finnas efter behov och säkra cykelvägar och gångstråk skapas i alla tätorter. I glesbygd ska kollektivtrafiken vara gratis.

Trängselavgifterna ska införas där behov föreligger och användas flexibelt. Inkomsterna ska användas för utbyggd kollektivtrafik i hela landet.

Insamlingen av avfall ska effektiviseras genom att kommunen tar ett helhetsansvar för all insamling även om producenterna fortsatt tar det ekonomiska ansvaret för sina produkter. All insamling ska vara fastighetsnära och det ska finnas minst 1 återvinningscentral per 25.000 invånare.

Särskilt uttalande gjordes av Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

Vi socialdemokrater delar miljöförvaltningens kritik av Naturvårdsverkets rapport. Naturvårdsverket gör en genomgång om utmaningar och om vilka styrmedel som står till buds. Men de tar inte steget fullt ut. Det blir inget tillräckligt skarpt underlag till färdplan utan en uppräkningslista av möjliga och lämpliga åtgärder att vidta. I vetskap om att regeringen ogärna vidtar åtgärder och satsar resurser på klimatomställning, är det mycket synd att Naturvårdsverket inte var tydligare. För en reformhungrig regering hade underlaget kunnat räcka långt. Nu är det inte så, och därför är avsaknaden av ett förslag till skarpa åtgärder problematisk. Det saknas ett bestämt förordande av styrmedel och finansiella stimulanser.

Om klimatarbetet i Stockholm och övriga kommuner ska vara framgångsrikt, bygger det på att det nationella klimatarbetet är offensivt. I vårt fall, Stockholm, är trafiken och bilismen den kanske största utmaningen. Men utan nationellt agerande i att stimulera fram en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, som regeringen satt som mål, kommer inte Stockholm att lyckas nå ambitiösa klimatmål. En stor satsning och styrning nationellt krävs för att elbilar och förnybara bränslen ska kunna ersätta fossilbränslena i transportsektorn. Precis som förvaltningen menar vi socialdemokrater att det krävs statliga investeringsstöd likt de tidigare LIP och KLIMP-programmen för att stimulera fram klimatsmarta investeringar och ytterligare hjälpa till att generera omvandling ute i kommunerna.

Energi och klimatområdet präglas av långa ledtider. Bygga energisystem, göra genomgripande energieffektiviseringar, växla bilparken, bygga ut tunnelbana och annan spårbunden trafik tar decennier. Inom alla de domäner där staten och den nationella nivån har makten och inflytandet - är det därför avgörande att regeringen med största skyndsamhet låter ta fram en konkret nationell färdplan med tydliga och skarpa förslag på hur Sverige ska bli fossilbränslefritt.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

Den industrialiserade världens utsläpp av klimatgaser måste upphöra senast 2030 för att klimateffekterna ska minimeras och världens utvecklingsländer ges möjlighet till en rättvis utveckling. Stockholm ska gå i täten för denna utveckling. Rättvist miljöutrymme är ett mått för hur jordens begränsade resurser ska kunna fördelas rättvist inom ramarna för naturens bärkraft.

Rådigheten över stadens mark och fastigheter måste ligga hos staden för att effektivisera arbetet. Vi vill att Stockholm tar fram en strategi utifrån klimatmålet för arbetet med miljö-rättvisa och vi avsätter medel för en samordningsgrupp inom stadsledningskontoret.

STADENS ANPASSNING TILL NYAKLIMATFÖRHÅLLANDEN

Kommunens arbete för att minska klimatpåverkan och anpassa staden till förändrade förhållanden måste ske samordnat inom alla stadens sektorer och gentemot stadens alla aktörer. Inom det egna ansvarsområdet utgör boende och byggande hörnstenen i arbetet. Alla nya fastigheter oavsett användningsområde ska ha ett energibehov av högst 45 kWh/m²*år och totalt sett sträva efter passivhus standard genom egen, lokal energiproduktion. Befintliga byggnader måste före 2030 byggas om till ett energibehov av högst 90 kWh/m² * år och också dessa så långt möjligt förses med egen, lokal energiproduktion.

Stadens trafiksystem måste utvecklas mot en minimering av privatbilismen och en utbyggnad av bra och billig kollektivtrafik, som alla stadens invånare har råd att använda dagligen. Förbifart Stockholm ska stoppas och frigjorda pengar användas till kollektivtrafik. Stadens föreslag till nytt Slussenområde ska ersättas med en lösning där öppna ytor och kollektivtrafik samt cykling och gående prioriteras och som är anpassat till en havsytta som stigit > 1 m jämfört med idag.

Stadens energiproduktion måste återföras i egen regi för att ett optimalt system som inkluderar olika former av energiproduktion ska kunna optimeras. Användningen av fossila bränslen ska fasas ut till 2030 och en egen produktion ska byggas upp bestående av alla tillgängliga, förnybara energikällor. En långsiktig plan för fjärrvärmesystemets anpassning till lokal energiproduktion måste skapas. Enskilda fastigheters produktionsöverskott måste kunna säljas till det gemensamma nätet. Genom egen och nationell reglering och lagstiftning, samarbete och information ska nu externa grupper förändra sin konsumtion och produktion av energi på samma sätt som gäller för stadens egen verksamhet.

MINSKA STOCKHOLMS KLIMATPÅVERKAN

Klimatförändringen har också nått Stockholm. Sommartemperaturen ökar, Mälarens vattenflöden blir större och havsytan stiger i ett allt snabbare tempo. År 2100 kan havsytan enligt den senaste, tillgängliga studien att ha stigit med 1,1 m jämfört med idag (inkl. landhöjning) (Arktiska Rådets rapport 2011). Osäkerheten åt båda hållen är dock betydande och staden bör genast göra en förnyad bedömning av de allra senaste vetenskapliga rönen.

Stockholm släpper ut 3,4 ton ekvivalenter inom kommunens gränser. Vi vill minska detta till 2 ton på 6 år, vilket motsvarar 858 000 ton CO₂e totalt, som är vårt mål. Detta gör vi genom 9 projekt enligt nedan;

Fortums värmeverk i Värtan förbrukar årligen 300 000 ton kol och släpper ut 822 000 ton CO₂e. Stockholm, som har 50 % av rösterna i bolaget Fortum Värme, ska tillse att kolet ersätts med förnybart bränsle före 2020. Ger 410 000 CO₂e minskat utsläpp.

Stockholms stad med prioritet utveckla biobränsleproduktionen och överföra denna i egen regi som en del av ett nytt eget energibolag, där initialt också egen lokal produktion ingår genom geovärme, sol-el och solvärme.

Existerande fastigheter måste kraftigt sänka sitt energibehov. En stor potential till energibesparing finns i det så kallade miljonprogramsbeståndet. Ett särskilt projekt ska utvecklas för att upprusta och energieffektivisera bl.a. dessa fastigheter. En särskild grupp inom staden måste leda och samordna energianvändningen och en fond ska inrättas för att stimulera forskning och utveckling av klimatsmarta energilösningar. Detta ger 10 000 ton CO₂e i minskade utsläpp.

Maten står för nästan en tredjedel av stockholmarnas klimatutsläpp. Utsläppen från matkonsumtionen ska minska med minst 20 %. Vegetariska alternativ ska alltid finnas på alla kommunala institutioner och arbetsplatser och vara huvudalternativet en dag i veckan. Fisk och kött från i huvudsak frigående djur inkl vilt och ren ska ersätta kött från s.k. djurfabriker. Information om matens climateffekter ska prioriteras, matsvinnet ska minska och allt biologiskt avfall ska samlas in. Ger 152 000 ton CO₂e i minskade utsläpp.

Stockholm ska omgäende skärpa kraven vad gäller koldioxidutsläpp från tung trafik och intensifiera arbetet med att skapa en innerstad fri från privatbilism. Lättillgängliga och säkra infartsparkeringar för bilar och cyklar samt säkra cykelvägar och gångstråk och attraktiv kollektivtrafik.

Trängselavgifterna bör kunna höjas för att uppfylla sitt syfte – just nu behövs en höjning. Intäkterna ska gå till att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken i hela länet. Trängselavgifter ska införas på Essingeleden och Förbifart Stockholm ska stoppas, och även dessa pengar ska gå till kollektivtrafik. Vi vill också utöka och utvidga trängselavgiftssystemet att gälla på fler strategiska trafikleder, för att ge incitament till att använda mer hållbara transporter. Ger 245 000 ton CO₂e i minskade utsläpp.

Vi införa åtskilda cykelbanor. Utrymme skapas genom färre bilfiler. Systemet med låncyklar ska utvecklas och säkra cykelparkeringar skapas i hela staden. Ger 13 000 ton CO₂e i minskning.

Avfallsmängden måste minskas genom åtgärder inom industri, matvarukedjan och restauranger. Särskild information måste riktas mot allmänheten. Insamlingen av avfall ska effektiviseras genom att kommunen tar ett helhetsansvar för all insamling även omproducenterna tar det ekonomiska ansvaret för sina produkter. All insamling ska vara fastighetsnära och fler återvinningscentraler ska skapas. Andelen återvunnet biologiskt avfall ska öka. Ger 8000 ton CO₂e i minskning.

Bromma flygplats ska läggas ned snarast möjligt och en ny ekostadsdel med nytt centrum, bostäder och rekreationsområden ska skapas, där hela stadsdelen blir en ”passiv-hus” stadsdel – den första i Europa. Ger 12500 CO₂e i minskade utsläpp.

ALL BEBYGGELSE SKA VARA KLIMAT- OCH MILJÖSMART

Genom sitt stora markinnehav har Stockholm stora möjligheter att utöva påtryckningar på byggherrar genom att skriva in villkor om miljöhänsyn vid markupplåtelse. Programmet för ekologiskt byggande ska vara bindande. Strandlinjerna i Stockholm ska så långt det är möjligt tillhöra alla. Vattenspeglarna ska skyddas. Det stora beståndet högspänningsledningar ska grävas ner för bättre boendemiljö och frigörande av mark för byggnation.

Ny och modern teknologi är en nyckelfråga i omställningen till ett klimatneutralt samhälle. En sådan teknologi är passivhus som bygger på smart energianvändning där kroppsvärme, solinstrålning, spillvärme från hushållsapparater med mera tas till vara så att det inte behövs någon traditionell uppvärmning. I Stockholm finns flera stora byggprojekt där passivhus skulle kunna bli en självklar del, till exempel Norra Djurgårdsstaden och Norra Station. ”Plushus” är hus som inte bara är energisnåla utan de producerar även egen energi genom till exempel solpaneler, vindkraftverk, etc. Vi vill se försök med ”Plushus”. Efter år 2050 ska alla hus vara passivhus i absolut mening antingen genom isoleringsåtgärder eller genom en kombination av isolering och egen förnybar energiproduktion vid fastigheten eller på annan plats om det är nödvändigt. Vi vill i större utsträckning satsa på flerfamiljshus byggda av trä.

Majoriteten av fastigheterna i Stockholms stad ägs av privata fastighetsägare, även dessa måste omfattas av samhällets åtgärder. Förutom lagstiftning och tillsyn vill vi ge stöd till klimatinvesteringar och lokala fonder för att stimulera klimatsmarta investeringar.

Ett sätt att minska materialanvändningen i byggskedet är att satsa på kollektivhus där vis-a-vis av byggnadens ytor blir gemensamma. Likaså blir energianvändningen lägre i och med mindre bostadsytor. Kollektivhus har också positiva sociala effekter som gynnar en socialt hållbar stad.

De positiva erfarenheterna med miljöarbetet i Hammarby Sjöstad ska tas tillvara, utvecklas och tillämpas vid alla byggprojekt i staden. Det är inte hållbart att enbart ett fåtal byggprojekt bygger på ekologiska principer. År 2013 ska nya bostäder som markanvisas i Stockholm högst förbruka 45 kWh/kvm/år exklusive hushållsel och 2030 ska nettoförbrukningen vara noll. Det är redan idag fullt möjligt att till hyfsade kostnader bygga passiv-hus med 0-förbrukning exkl. hushållsel.

Stadens stora bestånd av miljonprogramsområden måste rustas upp. Det räcker inte med stambyten utan husen måste isoleras, energieffektiviseras och miljöerna runt om måste ses över. Upprustningen måste genomföras i samråd med de boende och med statliga bidrag.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden avslår tjänsteutlåtandet.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden ger trafikkontoret i uppdrag att avbryta allt arbete med Förbifart Stockholm
- 3 Att därutöver anför följande:

Utvecklingen i Stockholmstrafiken går åt fel håll. Kollektivtrafikandelen har varit oförändrad under lång tid, och prognoserna pekar på en minskad andel framöver, trots utbyggd kollektivtrafik och trängselavgifter.

Naturvårdsverkets rapport anger att utvecklingen måste bli mot ett mer transportsnålt samhälle. Som ett förslag för att kunna nå ett Sverige utan klimatutsläpp är att planlagstiftning och dess tillämpning förändras för att samhället ska bli mer transportsnålt. Det är mot bakgrund av detta märkligt att staden samtidigt planerar för en kraftig utveckling i motsatt riktning.

Under de senaste decennierna har Stockholms Stad bejakat eller varit uppdragsgivare till bland annat följande vägprojekt: Södra länken, Norra länken, Norrortsleden och Södertörns-

leden. Det säger sig självt att med en så kraftig utbyggnad av vägkapaciteten så är det mycket svårt att nå klimatmålen för transporterna. Först nu har Stockholms Stad antagit en framkomlighetsstrategi som ska styra mot en mer hållbar transportpolitik. Tyvärr är det mycket svårt att genomföra en transportsnål samhällsplanering när vägkapaciteten redan är utbyggd. Stockholms stad har dock fortfarande all möjlighet att påverka utvecklingen. Om planerna på Förbifart Stockholm läggs åt sidan så blir prognoserna för kollektivtrafikandelar och personbilstransporter helt annorlunda. Det finns fortfarande tid att göra det som behövs för att Stockholm ska kunna bidra till en transportpolitik som klarar klimatmålen.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen anför följande:

Den industrialiserade världens utsläpp av klimatgaser måste upphöra senast 2030 för att klimateffekterna ska minimeras och världens utvecklingsländer ges möjlighet till en rättvis utveckling. Stockholm ska gå i täten för denna utveckling.

Rättvist miljöutrymme är ett mått på hur jordens begränsade resurser ska kunna fördelas rättvist inom ramarna för naturens bärkraft. Rådigheten över stadens mark och fastigheter måste ligga hos staden för att effektivisera arbetet. Vi vill att Stockholm tar fram en strategi utifrån klimatmålet för arbetet med miljörättsliga och inför en miljö-samordningsgrupp inom stadsledningskontoret.

Stadens trafiksystem måste utvecklas mot en minimering av privatbilismen och en utbyggnad av bra och billig kollektivtrafik, som alla stadens invånare har råd att använda dagligen. Förbifart Stockholm ska genast stoppas och frigjorda pengar användas till kollektivtrafik.

Klimatförändringen har också blivit tydlig i Stockholm. Sommartemperaturen ökar, Mälarens vattenflöden blir större och havsytan stiger i ett allt snabbare tempo. År 2100 kan havsytan enligt den senaste, tillgängliga studien att ha stigit med 1,1 m jämfört med idag (inkl. landhöjning) (Arktiska Rådets rapport 2011). Osäkerheten åt båda hållen är dock betydande och staden bör genast göra en förnyad bedömning av de allra senaste vetenskapliga rönen, särskilt med tanke på den förestående omdaning av Slussen.

Stockholm släpper ut 3,4 ton ekvivalenter inom kommunens gränser. V vill minska detta till 2 ton på 6 år, vilket motsvarar ca 850 000 ton CO₂e totalt, som är vårt mål. Detta gör vi genom 9 projekt enligt nedan;

Stockholm ska omgående skärpa kraven vad gäller koldioxidutsläpp från tung trafik och intensifiera arbetet med att skapa en innerstad fri från privatbilism. Samlastningscentraler för smartare godshantering ska skapas, tillsammans med lättillgängliga och säkra infartsparkeringar för bilar och cyklar samt säkra cykelvägar och gångstråk och attraktiv kollektivtrafik.

Trängselavgifterna bör höjas för att uppfylla sitt syfte. Intäkterna ska gå till att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken i hela länet. Förbifart Stockholm ska stoppas, trängselavgifter ska införas på Essingeleden och även dessa pengar ska gå till utbyggd kollektivtrafik. Vi vill också utöka och utvidga trängselavgiftssystemet att gälla på fler strategiska trafikleder, för att ge incitament till att använda mer hållbara transporter. Ger 245 000 ton CO₂e i minskade utsläpp.

Vi vill införa åtskilda cykelbanor. Utrymme skapas genom färre bilfiler. Systemet med lånecyklar ska utvecklas och säkra cykelparkeringar skapas i hela staden. Ger 13 000 ton CO₂e i minskning.

Avfallsmängden måste minskas genom åtgärder inom industri, matvarukedjan och restauranger. Särskild information måste riktas mot allmänheten. Insamlingen av avfall ska effektiviseras genom att kommunen tar ett helhetsansvar för all insamling även om producenterna tar det ekonomiska ansvaret för sina produkter. All insamling ska vara fastighetsnära och fler återvinningscentraler ska skapas. Andelen återvunnet biologiskt avfall ska öka. Ger 8 000 ton CO₂e i minskning.

Fortums värmeverk i Värtan förbrukar årligen 300 000 ton kol och släpper ut 822 000 ton CO₂e. Stockholm, som har 50 % av rösterna i bolaget Fortum Värme, ska tillse att kolet ersätts med förnybart bränsle före 2020. Ger 410 000 CO₂e minskat utsläpp.

Stockholms stad ska med prioritet utveckla biobränsleproduktionen och överföra denna i egen regi som en del av ett nytt eget energibolag, där initialt också egen lokal produktion ingår genom geovärme, sol-el och solvärme.

Existerande fastigheter måste kraftigt sänka sitt energibehov. En stor potential till energibesparing finns i det så kallade miljonprogramsbeståndet. Ett särskilt projekt ska utvecklas för att upprusta och energieffektivisera bl.a. dessa fastigheter. En särskild grupp inom staden måste leda och samordna energianvändningen och en fond ska inrättas för att stimulera forskning och utveckling av klimatsmarta energilösningar. Detta ger 10 000 ton CO₂e i minskade utsläpp.

Maten står för nästan en tredjedel av stockholmarnas klimatutsläpp. Utsläppen från matkonsumtionen ska minska med minst 20 %. Vegetariska alternativ ska alltid finnas på alla kommunala institutioner och arbetsplatser och vara huvudalternativet en dag i veckan. Fisk och kött från i huvudsak frigående djur inkl vilt och ren ska ersätta kött från s.k. djurfabriker. Information om matens klimateffekter ska prioriteras, matsvinnet ska minska och allt biologiskt avfall ska samlas in. Ger 152 000 ton CO₂e i minskade utsläpp.

Bromma flygplats ska läggas ned snarast möjligt och en ny ekostadsdel med nytt centrum, bostäder och rekreationsområden ska skapas, där hela stadsdelen blir en ”passiv-hus” stadsdel – den första i Europa. Ger 12 500 CO₂e i minskade utsläpp.