



Handläggare: Ida Malmberg
Telefon: 08-508 03 499

Till
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Svar på remiss om förslag Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Maria Hägglom

Christina Heglert

Stadsdelsdirektör

Avdelningschef

Sammanfattning

I budget för 2012 fick Miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram en Färdplan som visar hur staden kan bli fossilbränslefri till år 2050. Förslaget till Färdplan beskriver nuläget i Stockholms stad och åtgärder som leder till att Stockholms stad kan bli fossilbränslefritt 2050. Färdplanen innehåller även en beskrivning av risker att föreslagna åtgärder inte genomförs samt en beskrivning om möjligheter till att klimatkompensera eventuellt kvarstående fossila rester 2050. Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till Färdplanen men efterfrågar en djupare analys av hur kostnaderna ska fördelas nationellt, regionalt och inom staden.

Ärendet

Bakgrund

I budget för 2012 fick Miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram en Färdplan som visar hur staden kan bli fossilbränslefri till 2050. Beslutet om en Färdplan togs utifrån det beslut kommunfullmäktige fattade i stadens budget 2009

att Stockholm ska vara fritt från fossila bränslen 2050. Under 2012 har en projektgrupp och en styrgrupp på miljöförvaltningen arbetat med uppdraget.

Samtidigt med miljöförvaltningens arbete har Naturvårdsverket på regeringens uppdrag samordnat arbetet med att ta fram en nationell Färdplan för 2050 i enlighet med EU:s Färdplan för 2050, vilka tas fram för att visa hur de ska uppnå FN:s klimatmål att medeltemperaturen i atmosfären inte ska öka mer än två grader till 2050. Miljöförvaltningen har tagit del av regeringens arbete med Färdplanen och slutrapporten.

Stadsledningskontoret har i budget för 2013 fått i uppdrag att ta fram en Färdplan för stadens egna verksamheter där slutmålet är 2030.

Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

Förslaget till Färdplan beskriver nuläget i Stockholms stad och åtgärder som leder till att Stockholms stad kan bli fossilbränslefritt 2050. Färdplanen innehåller även en beskrivning av risker att föreslagna åtgärder inte genomförs samt en beskrivning om möjligheter till att klimatkompensera eventuellt kvarstående fossila rester 2050.

Slutsatsen i förslaget till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 är att det är möjligt uppfylla målet om att ingen energi med fossilt ursprung används i Stockholm 2050, med undantag av avfallsförbränning av fossila plaster, flygbränsle och bränsle till sjöfart. Med fossilbränslefritt menas att samtliga fossila bränslen ska ha ersatts av ett förnyelsebart bränsle eller en fossilfri energikälla, samtidigt som bränsleanvändningen ska ha energieffektiviserats. För att lyckas uppnå målet fordras dock ett mycket målmedvetet arbete och att beslut som stödjer målet tas av staden, staten och enskilda aktörer i god tid. Dessutom måste ekonomiska medel avsättas och styrmekanismer inrättas och samordnas mellan alla relevanta aktörer.

Färdplanen menar att arbetet med att nå fossilbränslefrihet till år 2050 måste ske på både lokal nivå och nationell nivå. För att målet ska nås är det viktigt med ett bra samarbete och att kommunen och statliga myndigheter hjälps åt och underlättar för varandra. Det behövs även en dialog mellan lokala och nationella myndigheter för att kommunen ska få villkor som gör att den kan ta det lokala ansvaret.

Det huvudsakliga förslaget i Färdplanen kan sammanfattas med att staden måste:

- a) Hushålla med energiförbrukningen genom olika energieffektiviseringar.

- b) Konvertera från fossila bränslen till förnyelsebara alternativ.

Detta uppnås genom att effektivisera hur vi värmer/kyler våra byggnader (både befintliga och nyproduktion), hur människor och varor transporteras samt hur elen/gasen vi använder produceras.

Beräkningsunderlag

I Färdplanens beräkningar ingår all energianvändning och alla utsläpp av växthusgaser inom Stockholms kommuns geografiska gräns för:

- Uppvärmning och kylning av fastigheter.
- Vägtransporter oavsett vem som utför dem.
- Tåg och sjöfart
- Flyget vid Bromma flygplats upp till 915 meter.
- Övrig gas- och elanvändning för hushåll och verksamheter, till exempel produktion av varor och tjänster.

I beräkningarna ingår inte växthusgasutsläpp från:

- Stockholmares resor utanför kommungränsen.
- Produktion av livsmedel eller andra varor eller tjänster som stockholmarna konsumerar men som tillverkas utanför kommungränsen.
- Freoner i köldmedia och byggavfall.
- Lustgas i sjukvården.
- Kortlivade klimatföroreningar med undantag för utsläpp av metan och lustgas vid förbränning av bränslen.

Miljöförvaltningen har i sina beräkningar kommit till den slutsatsen att staden inte kommer att nå fram till ett absolut nolltal. Miljöförvaltningen uppskattning är att 0,4 ton växthusgaser kommer att släppas ut per år och person 2050. Det kan jämföras med dagens värde på 3,8 ton per år och invånare. De 0,4 ton per person och år består av växthusgaser som frigörs vid förbränning av plast (som man utgår ifrån fortfarande kommer att behövas 2050) och ett livscykelpåslag. Livscykelpåslag innebär produktframställan och distribution av exempelvis en vara.

Jämförelse med andra städer

Stockholms stads sätt att beräkna elförbrukning och utsläpp har skett utifrån samma premisser sedan man började göra beräkningar på 1990-talet. Detta gör att Stockholm kan jämföra hur förbrukningen och utsläppen går ner över tid. Stadens sätt att göra beräkningar skiljer sig dock mot riskgenomsnittet. Exempelvis jämför Stockholm stad sig mot den nordiska elmixen vilket man inte gör på riksnivå.

Det har visat sig vara svårt att jämföra städer eller regioner med varandra. Olika städer/regioner har olika förutsättningar utifrån antal industrier, kollektivtrafik, klimat och typ av bebyggelse.

Ekonomiska konsekvenser

Miljöförvaltningen har inte tagit fram någon kostnadsanalys eller förslag på fördelning av uppkomna kostnader inom staden. Orsaken till detta är att det är svårt att räkna fram de faktiska kostnaderna för de åtgärder som föreslås. Miljöförvaltningen konstaterar dock att Färdplanen kommer att innebära stora ekonomiska åtaganden under lång tid.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på strategiska staben. Miljöförvaltningen har haft tre seminarietillfällen där remissinstanserna fått mer information om ärendet samt haft tillfälle att ställa frågor.

Förvaltningens synpunkter

Nedan kommenterar stadsdelsförvaltningen förslagen i Färdplanen utifrån ett Spånga-Tensta perspektiv.

Byggnader

Färdplanen gör antagandet att Stockholms stad år 2050 inte längre använder sig av några fossila bränslen för uppvärmning eller kylning av byggnader. Vidare säger Färdplanen att stadens befintliga byggnader har genomgått energibesparande investeringar och därigenom gjort en energieffektivisering i staden som helhet på ca 35 %.

Spånga-Tensta har ett varierat utbud av boendetyper. Du hittar både villor, radhus, hyreslägenheter och bostadsrätter i stadsdelen. Det är allmännyttan och större bostadsbolag som till största del äger lägenheterna i stadsdelen. Det finns även ett antal bostadsrättsföreningar i stadsdelen. Bebyggelsen i stadsdelen värms idag upp både med fossila bränslen och med förnyelsebar energi.

Under de senaste 20 år i Stockholms stad har det skett en betydande utfasning av fossil olja för uppvärmning till mer miljövänliga alternativ. Färdplanen räknar med att all bebyggelse ska ha konverterat sin uppvärmning till ett förnyelsebart alternativ år 2050. Förvaltningen instämmer med Färdplanen i detta utifrån att de tekniska förutsättningarna redan finns. Bristen på biobränsle kan dock vissa sig fördröja övergången till fossilfria alternativ.

Andra energibesparande investeringar (exempelvis tilläggsisolering i befintliga byggnader och solpaneler) räknar Färdplanen med kommer att genomföras successivt under tidsperioden. Stadsdelförvaltningen vill lyfta fram att den här typen av energibesparande investeringar är kostsamma vilket kan fördröja processen. Stadsdelförvaltningen tror därför att det kommer behövas ekonomiska instrument för att bostadsbolag, villaägare och bostadsrättsföreningar ska ha möjlighet att göra nödvändiga åtgärder för att nå målet om en 35 % energieffektivisering år 2050.

Transporter.

För att minska utsläppet av växthusgaser vill Färdplanen att Stockholmare ska ställa bilen och i större utsträckning välja kollektivtrafiken. Färdplanen vill också att människor oftare ska välja att gå eller cykla. Vidare säger Färdplanen att godstransporterna inom staden behöver effektiviseras.

För att uppnå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm identifierar Miljöförvaltningen färre persontransporter med bil som den stora utmaningen. Idag väljer Stockholmare bilen i 50 % av fallen när man ska resa. Samtidigt står biltransporter för hela 60 % av utsläppen. Vilket kan jämföras med kollektivtrafiken som står för den övriga 50 % av persontransporterna men bara för 5 % av utsläppen.

Färdplanen menar att det behövs en kombination av åtgärder för att minska användandet av bil. Dessa är:

- Bra miljöfordon
- Restriktioner för bilar
- Locka till kollektivtrafiken

Om kollektivandelen i Stockholm ska öka från dagens 50 % till 75 % menar Färdplanen att det kommer att behövas en nära fördubblad kapacitet av kollektivtrafiken från idag.

I svar till Trafikförvaltningen (tidigare Storstockholms lokaltrafik, SL) om möjliga trafikförändringar i SL-trafiken 2013-2014 (dnr SL-2013-00167) har förvaltningen lämnat förslag på åtgärder som man önskar för att få till en bättre fungerande kollektivtrafik i stadsdelen. Dessa är:

- Utökad turtäthet och bättre geografisk täckning i Lunda företagsområde. Vidare är det önskvärt med en bättre samordning av bussturerna i Lunda

företagsområde. Idag avgår linje 517 och 157 med bara ett par minuters mellanrum.

- Bättre tvärförbindelser mellan Tensta och Akalla och från Spånga station mot Vällingby, Kista och Sollentuna.
- En bättre lösning för busstorget vid Spånga station kvarstår. Det inkluderar även önskemålet om tydligare skyltning om var respektive buss stannar och var den är på väg.

Av dessa föreslagna åtgärder är det kanske framförallt bättre tvärförbindelser som efterfrågas för att öka användandet av kollektivtrafik i stadsdelen.

För att avlasta kollektivtrafiken vill Färdplanen att människor i större utsträckning ska välja att cykla eller att gå när man ska färdas kortare sträckor. Stadsdelsförvaltningen instämmer med Färdplanen om att fler borde välja att cykla eller att promenera. Stockholms stad har också tagit fram en cykelplan som ska underlätta för medborgarna att välja cykeln som färdmedel. Stadsdelsförvaltningen vill dock påpeka att detta förutsätter att stadens cykelvägar underhålls årets alla månader. Det är inte heller självklart att alla vet hur man cyklar eller har tillgång till en cykel. En av Spånga-Tenstas ideella föreningar har exempelvis använt sitt föreningsbidrag för 2012 till att lära vuxna i stadsdelen att cykla.

Av utsläppen från transporter står godstransporter för 35 %.

Färdplanen föreslår därför att godstransporterna effektiviseras genom att:

- Samlastning
- Ruttoptimera
- Undvika rusningstrafik (köra på natten)
- Överflyttning från väg till järnväg
- Bärighetsklassning (hållbara broar som klarar tyngre lastbilar vilket ger färre men tyngre transporter)
- Mindre svinn
- Bättre förpackning

Färdplanen räknar med att de här åtgärderna ska ge 20-25 % mindre utsläpp från godstrafiken

I stadsdelen finns Lunda företagsområde till vilken det går mycket godstrafik med lastbil. Det finns dock ett industrispår ut till Lunda företagsområde. Det är en rest från Spånga-Lövsta järnvägen som fram till 1970 användes för att transportera sopor ut till Lövsta sopstation. Stadsdelsförvaltningen har inte kunnat hitta några säkra uppgifter på i vilken omfattning industrispåret idag används för godstransporter ut till Lunda. Stadsdelsförvaltningen tror dock att industrispåret

skulle kunna öppnar upp för att effektivisera godstransporterna i stadsdelen enligt med Färdplanens förslag.

Övriga synpunkter

Stadsdelsförvaltningen instämmer med miljöförvaltningen om att arbetet med att nå fossilbränslefrihet till år 2050 måste ske på både lokal nivå och nationell nivå. För att målet ska nås är det viktigt med ett bra samarbete och att kommunen och statliga myndigheter hjälps åt och underlättar för varandra. Det behövs även en dialog mellan lokala och nationella myndigheter för att kommunen ska få villkor som gör att den kan ta det lokala ansvaret.

Stadsdelsförvaltningen ser även att det kommer behövas information ut till medborgarna för att förslagen i Färdplanen ska bli verklighet. Det kan röra sig om att öka inlämningen av matavfall till biogasproduktionen, att få fler villaägare att tilläggsisolera eller få ut information om fler alternativa resvägar med kollektivtrafiken.

Stadsdelsförvaltningen instämmer med att det vore bra om staden premierar distansarbete för att därigenom minska trycket på kollektivtrafiken.

Stadsdelsförvaltningen förstår att det är svårt att i det här läget ta fram några reella förslag på hur förväntade kostnader ska fördelas. Färdplanens olika delar är komplexa och kräver politiska beslut på flera olika nivåer. Det innebär samtidigt att det är svårt stadsdelsförvaltningen att bedöma om vissa av förslagen är genomförbara samt hur kostnaden för åtgärderna kan komma att påverka stadsdelen på lång och kort sikt.

Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till att en Färdplan har tagits fram. Stadsdelsförvaltningen instämmer också med miljöförvaltningen i att Färdplanen är genomförbar förutsatt att politiska beslut tas i tid. Stadsdelsförvaltningen önskar samtidigt att det görs en djupare analys över hur kostnaderna ska fördelas inom staden.

Bilagor

1. Remiss, dnr 000496/2013 kommunstyrelsen, 2013-03-21