

Utlåtande 2014:23 RVI (Dnr 303-496/2013)

Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 godkänns enligt bilaga 2 till utlåtandet.
2. Kommunstyrelsen uppdras att integrera metodik, åtgärder och målvärden från färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 i stadens nya miljöprogram i samband med revideringen år 2015.
3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdras att redovisa stadens samlade klimatarbete mot bakgrund av denna färdplan året före miljöprogrammets revidering.
4. Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdras att föreslå kommunfullmäktige revideringar av färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 inför vartannat nytt miljöprogram.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Kommunfullmäktige fastslog i stadens budget för år 2009 att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2050. I budgeten för år 2012 fick miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram en färdplan som visar hur staden kan bli fossilbränslefri till år 2050.

Färdplanen visar hur energianvändningen inom Stockholms geografiska utbredning ska kunna bli fossilbränslefri till år 2050. Analysen är uppdelad på följande områden:

- Energi till värme, komfortkyla och varmvatten
- Energianvändning av värme och varmvatten i byggnader
- Övrig el och gasanvändning
- Transporter

En grov tidsplan för en fossilbränslefri stad har sammanställts. Eftersom klimatförändringarna beror på de samlade utsläppen av växthusgaser i atmosfären rekommenderas i färdplanen att beslut och genomförande sker så tidigt som möjligt.

Några kostnadsanalyser har inte gjorts i färdplanen.

Om Stockholms stad vill redovisa nollutsläpp år 2050 kan klimatkompensation bli aktuellt vilket förutsätter att Stockholms stad bevakar utvecklingen av möjligheterna för kommuner att göra detta.

Slutsatsen är att det är möjligt att uppfylla målet om att ingen energi av fossilt ursprung används i Stockholm 2050, med undantag för avfallsförbränning av fossila plaster, flygbränsle och bränsle till sjöfart.

Beredning

Ärendet har beretts av miljö- och hälsoskyddsnämnden och har remitterats till stadsledningskontoret, arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, överförmyndarnämnden, stadsdelsnämnderna Bromma, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta, Hägersten-Liljeholmen, Hässelby-Vällingby, Kungsholmen, Norrmalm, Rinkeby-Kista, Skarpnäck, Skärholmen, Spånga-Tensta, Södermalm, Älvsjö, Östermalm, samt Stockholms Stadshus AB, AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, Bil Sweden, Biogas Öst, Boverket, Cykelfrämjandet Storstockholmskretsen, Energimyndigheterna, Fastighetsägarna Stockholm, Gröna bilister, Kommunförbundet Stockholms Län, Kungliga Tekniska Högskolan – avdelningen för miljöstrategisk analys, Naturskyddsföreningen – Stockholm, Naturvårdsverket, Stockholms

Byggmästareförening, Stockholms handelskammare, Stockholms läns landsting, Stockholms åkeriförening, Svensk Energi, Svenskt flyg, Svenskt näringsliv – Storstockholmsregionen, Sveriges Byggindustrier, Sveriges redarförening, Trafikverket och Världsnaturfonden WWF.

Av dessa har Stockholms Stadshus AB i sin tur remitterat vidare till samtliga dotterbolag, varav S:t Erik Försäkring och S:t Erik Livförsäkring inte hade några synpunkter; kulturnämnden och Stadsarkivet har valt att svara gemensamt på remissen.

Vidare har överförmyndarnämnden, Biogas Öst, Boverket, Cykelfrämjandet Storstockholmskretsen, Energimyndigheterna, Fastighetsägarna Stockholm, Gröna bilister, Kungliga Tekniska Högskolan – avdelningen för miljöstrategisk analys, Naturvårdsverket, Stockholms Byggmästareförening, Stockholms handelskammare, Stockholms åkeriförening, Svensk Energi, Svenskt näringsliv – Storstockholmsregionen, Sveriges Byggindustrier, Sveriges redarförening samt Världsnaturfonden WWF avstått från att inkomma med något svar.

Därutöver har remissvar inkommit från Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Folkkampanjen mot kärnkraft-kärnvapen stockholmsgruppen, Industrigruppen återvunnen energi samt Klimataktion Stockholm.

Stadsledningskontoret anser att förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm lyfter angelägna frågor och att föreslagna åtgärder ligger väl i linje med stadens långsiktiga visioner och höga miljöambitioner. Färdplanen knyter an till flera av stadens styrdokument, bland andra Stockholms miljöprogram 2012-2015, Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015, Framkomlighetsstrategin, Stockholms översiktsplan "Promenadstaden" samt Vision 2030.

Arbetsmarknadsnämnden ser den föreslagna färdplanen som angelägen för att uppnå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm. Nämnden delar miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om att det är viktigt att vara medveten om vad staden kan påverka och att staden kan påverka utvecklingen genom att vara en aktiv föregångare, initiativtagare, upphandlare, utbildare samt genom att samverka och samordna andra aktörer.

Exploateringsnämnden anser att förslaget till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 är väl genomarbetat med ett bra upplägg i de delar som avser nybyggnation. Nämnden har inga invändningar mot förslaget,

men lämnar några kommentarer avseende fjärrvärme och energikrav vid nybyggnation.

Fastighetsnämnden välkomnar den föreslagna färdplanen och anser den vara väl genomarbetad. Utmaningen för nämnden och andra fastighetsägare är att uppnå en så låg energiförbrukning och en så låg negativ miljöpåverkan som möjligt för olika helheter. Nämnden efterfrågar ett forum för att hitta sätt att förena och samverka kring olika faktorer och därigenom kunna bygga en bra helhet, oavsett skalan. Nämnden efterfrågar även en regelbunden uppföljning av färdplanen med tydlig ansvarsfördelning för att styra mot dess mål, och anser att det bör övervägas om ett forum behöver inrättas för att driva och samordna arbetet.

Idrottsnämnden anser att planen ger en bra bild av vilka svårigheter staden står inför men visar också att det finns möjligheter till en kraftig reduktion av växthusgaser. Nämnden lämnar vidare ett antal verksamhetsspecifika synpunkter på områdena energi och transporter.

Kulturnämnden är positiva till förslaget och avser fortsätta på redan inslagen väg att arbeta för energieffektiviseringar på olika sätt och ser fram emot ett ökat samarbete med stadens bostadsbolag för att skapa bästa möjliga förutsättningar för minsta möjliga energiförbrukning i sina lokaler.

Kyrkogårdsnämnden ställer sig bakom förslaget till färdplan. Nämnden vill betona att för att uppnå målet fordras ett mycket målmedvetet arbete och att beslut som stödjer målet tas av staden, staten och enskilda aktörer i god tid. Avsättning av ekonomiska medel och inrättandet av styrmekanismer är en förutsättning för att planen ska kunna genomföras.

Servicenämnden stödjer förslaget till färdplan och framhåller att staden måste hantera frågor om klimat, ekosystem, naturresurser, social utveckling och ekonomi som en helhet och i ett längre tidsperspektiv och att det bör övervägas hur beslutsunderlag som berör planen kan utvecklas i framtiden. I övrigt konstaterar nämnden att ambitionshöjningar enligt planen i flera fall gäller upphandlade tjänster och varor vilket kommer att innebära utmaningar för stadens upphandlingsverksamhet.

Socialnämnden anser att det är positivt att ett förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 har tagits fram och att det framstår som en utgångspunkt för fortsatt arbete för att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Stadsbyggnadsnämnden ser mycket positivt på att staden tar målet om en fossilbränslefri stad år 2050 på allvar och att en analys av vilka åtgärder som

krävs har redovisats. Nämnden anser dock att färdplanen bör kompletteras med en analys av hur potentialen av utsläppsminskningar påverkas av om befolkningsutvecklingen och bostadsbyggandet blir större respektive lägre än vad som antas i planen.

Trafik- och renhållningsnämnden stödjer inriktningen i färdplanen. Den ligger väl i linje med så väl promenadstaden som framkomlighetsstrategin och avfallsplanen. Nämnden instämmer i att alla de föreslagna typerna av åtgärder är viktiga pusselbitar för att nå målet men anser att det behövs noggrannare studier av vilken den bästa kombinationen av dem är. Nämnden saknar slutligen resonemang kring hur acceptans för åtgärderna i färdplanen kan skapas hos stockholmarna.

Utbildningsnämnden anser att förslaget till färdplan är ett viktigt och angeläget dokument som bör genomsyra stadens styrdokument så att staden kan nå den uppsatta målsättningen. Nämnden ser dock med viss oro på att kostnaderna för Skolfastigheter i Stockholm AB:s (SISAB) underhåll kan öka kraftigt, när utbyte av uppvärmningsanläggningar som drivs med fossilbränsle sker.

Äldrenämnden ställer sig positiv till förslaget om färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm. Nämnden anser att hela stadens organisation bör uppdras att arbeta i enlighet med den föreslagna färdplanens inriktning.

Bromma stadsdelsnämnd ställer sig mycket positiv till förslaget och bedömer att det ger en bra bild över den omfattande utmaning som staden liksom hela samhället står inför. Nämnden framhåller att det vore önskvärt med en central styrgrupp som ansvarar för att driva och samordna klimatarbetet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd har inget att erinra mot färdplanen, utan ser det som förtjänstfullt att stadens klimatarbete har högt ställda mål som kopplas till nationella och internationella klimatmål.

Farsta stadsdelsnämnd har inga invändningar mot förslaget men konstaterar att ekonomiska medel måste avsättas samt att färdplanen kräver stora insatser av staden och övriga aktörer vad gäller beslut som stödjer målet.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd anser att förslaget till färdplan tydligt visar på behovet av ett omfattande arbete och investeringar för att uppnå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. En viktig åtgärd är överföringen av persontransporter från bil till kollektivtrafik, gång och cykel, och nämnden exemplifierar härvidlag med en satsning på Spårväg Syd.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd är positiv till förslaget och anser att det är en ambitiös genomgång av nuläget med analyser över möjliga scenarier. Nämnden anser att ett viktigt led i genomförandet av färdplanen är att skapa en effektiv, återkommande uppföljning riktad till nyckelaktörer och att konkreta åtgärdsplaner samt metoder för att kunna följa upp målen i färdplanen måste utarbetas.

Kungsholmens stadsdelsnämnd är positiv till den föreslagna färdplanen som visar att Stockholm har chans att inta en ledande position vad gäller klimatarbetet. Nämnden vill framhålla vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som kommer att genomföras och om att syftet är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed en miljövänligare stad.

Norrmalms stadsdelsnämnd är positiv till den föreslagna färdplanen som visar att Stockholm har chans att inta en ledande position vad gäller klimatarbetet. Nämnden vill framhålla vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som kommer att genomföras och om att syftet är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed en miljövänligare stad.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd har svårt att bedöma förslagets tekniska genomförbarhet, men vill framhålla att delar av de insatser som beskrivs i färdplanen redan nu påbörjats på Järvafältet, såväl inom ramen för projektet Hållbara Järva som projekt där stadsdelsnämnden samverkar med olika lokala aktörer.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd anser att förslaget är väl genomarbetat men konstaterar att färdplanen förutsätter många olika beslut för att kunna genomföras. Nämnden anser vidare att det är svårt att överblicka de ekonomiska konsekvenserna av planen samt att den kommer att behöva stöd för att bidra till ett genomförande.

Skärholmens stadsdelsnämnd anser att färdplanen berör ett viktigt och högst angeläget område och nämnden arbetar aktivt för att bidra till att Stockholms stad blir fossilbränslefritt år 2050.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd ställer sig positiv till färdplanen men efterfrågar en djupare analys av hur kostnaderna ska fördelas nationellt, regionalt och inom staden.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att förslaget till färdplan är ett mycket viktigt och angeläget dokument som bör genomsyra stadens styrdokument så att staden kan nå den uppsatta målsättningen. För att trygga de olika nämndernas och bolagens arbete med att nå målsättningen, måste tydliga direktiv utgå och arbetet måste styras och samordnas centralt i staden.

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

Östermalms stadsdelsnämnd är positiv till den föreslagna färdplanen som visar att Stockholm har möjlighet att åstadkomma ett bra resultat vad gäller klimatarbetet. Nämnden vill framhålla vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som kommer att genomföras och om att syftet är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed en miljövänligare stad.

Stockholms Stadshus AB anser att förslaget lyfter angelägna frågor och att föreslagna åtgärder ligger väl i linje med stadens långsiktiga visioner och höga miljöambitioner. Koncernledningen delar slutsatsen i denna rapport att det är möjligt att uppfylla målet om att ingen energi med fossilt ursprung används i Stockholm år 2050, men påpekar att staden inte rår över alla styrmedlen. Koncernledningen framhåller även att en förutsättning för utbyggnad av basproduktionen och utfasning av fossila bränslen är att inte fjärrvärmen kommersiellt eller regulatorisk utarmas.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad framhåller att energi- och miljöstyrningen i allmänhet och energieffektiviseringsåtgärderna i synnerhet ska baseras på ett systemperspektiv samt att hela planen bör analyseras med avseende på vilka samlade konsekvenser som planens genomförande skulle innebära.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen anser att biltrafiken måste minska mer än det som föreslås i färdplanen och lämnar ett antal konkreta synpunkter på det området.

Bil Sweden vill betona att en väl fungerande infrastruktur är en nödvändig förutsättning för Stockholms tillväxt och att hämma biltrafiken allt för mycket är oroväckande för den framtida mobiliteten.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening anser att färdplanen inte är trovärdig, att den geografiska avgränsningen är missvisande och lämnar därutöver ett antal specifika synpunkter mot bland annat användandet av biodrivmedel.

Folkkampanjen mot kärnkraft-kärnvapen, stockholmgruppen anser att kärnkraften ska avvecklas till förmån för sol-, vind- och vågkraft samt att Förbifart Stockholm ska stoppas till förmån för spårbunden trafik och cykling.

Industrigruppen återvunnen energi framhåller att fjärrvärme är ett effektivt uppvärmningssystem i större orter och anser att färdplanens ambition om Öppna nät ska höjas till ett integrerat fjärrvärmesystem för hela regionen.

Klimataktion Stockholm anser att färdplanen innehåller goda intentioner och bra förslag, men vill påpeka att takten är för långsam och att avgränsningen är för snäv. Föreningen lämnar därutöver ett antal konkreta förslag och synpunkter på färdplanens olika delar.

Kommunförbundet Stockholms Län anser att förslaget är ambitiöst och väl genomarbetat och en viktig signal till omvärlden att staden lever upp till bilden som miljöhuvudstad. Förbundet vill betona vikten av en regional samverkan för att nå måluppfyllelse.

Naturskyddsföreningen – Stockholm anser att färdplanen innehåller goda intentioner och bra förslag, men vill påpeka att takten är för långsam och att avgränsningen är för snäv. Föreningen lämnar därutöver ett antal konkreta förslag och synpunkter på färdplanens olika delar.

Stockholms läns landsting anser att förslaget till färdplan ger en bra bild över den omfattande utmaning som samhället står inför och att upplägget är ambitiöst. Landstinget framhåller vikten av att öka framkomligheten för kollektivtrafiken för att målet ska vara möjligt att nå.

Svenskt flyg redogör för flygbranschens mål och strategier på klimatområdet. Branschorganisationen lämnar därutöver ett antal synpunkter på färdplanen avseende flygtrafiken.

Trafikverket ser positivt på det arbete som Stockholms stad bedriver och dess färdplan. Verket instämmer i de slutsatser som återfinns i färdplanen, men vill betona vikten av regional samverkan och att detta måste få en mer framträdande roll.

Mina synpunkter

Att minska utsläppen av växthusgaser till en nivå som inte bidrar till den globala uppvärmningen och bryta beroendet av fossila bränslen är en av de viktigaste och svåraste utmaningarna vi står inför under detta sekel. Helt klart är att alla nivåer, från det globala, via det nationella och hela vägen ner till det lokala planet, måste vara med och dra åt samma håll för att detta ska vara möjligt att uppnå. När vi ser att nationer och världssamfund kört fast i gamla hjulspår och väntar ut varandra är det städerna som tillsammans måste axla ett globalt ansvar i det lokala arbetet. Stockholm har som Sveriges huvudstad och

tillväxtmotor möjligheten att leda detta arbete och visa att det är möjligt att fasa ut de fossila bränslena, sänka sina utsläppsnivåer och samtidigt klara både tillväxt och en ökande befolkning. Vi är redan idag en global inspiratör bland annat genom vårt arbete i *C40*, *Clinton Climate Initiative* och som Europas första miljöhuvudstad. Stadens medborgarenkäter visar också att stockholmarna har ett stort miljöengagemang och vill att staden ska driva en aktiv klimatpolitik.

Färdplanen för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 visar att vi har en enorm utmaning framför oss och att det är en utmaning som inte bör underskattas. Samtidigt visar den att målet är möjligt att nå. Genom färdplan 2050 påbörjas därmed ännu ett viktigt kapitel i vårt engagemang för att ta lokalt ansvar för klimatförändringarnas globala utmaning. Förhoppningsvis kan detta också tjäna som inspiration till andra städer som vill ta rygg på oss i kampen för en grönare och skönare värld.

Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

I budgeten för år 2012 fick miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram en färdplan som visar hur staden kan bli fossilbränslefri till år 2050. Därefter påbörjades ett massivt arbete som har involverat stadens experter från en rad olika förvaltningar. Kommunstyrelsens stadsmiljöråd har utgjort arbetets styrgrupp med kontinuerliga avstämningar, presentationer och workshops kring övergripande nyckelfrågor. Arbetet pågick i över ett års tid och resultatet är den färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 som antogs av miljö- och hälsoskyddsnämnden den 12 mars 2013.

Förslaget remitterade därefter till totalt 76 remissinstanser inom och utom stadens nämnder och bolag. Av dessa har 48 inkommit med ett remissvar och ytterligare fem organisationer har hört av sig med synpunkter.

Synpunkterna som har inkommit sträcker sig från tekniska detaljer till den övergripande strukturen; från verkningsgraden på solceller och vilken gren på tunnelbanan som bör byggas ut först, till vilken modell som bör användas för beräkningar av utsläpp och vilka EU-direktiv som borde diskuteras mer. Ambitionen har både hyllats och kritiserats; den har ansetts vara både för låg och för optimistisk. Sammantaget visar detta på ett stort engagemang i både det stora och det lilla och ger mig en trygghet i att det förslag som vi slutligen landat i hanterar både ambitionen och de utmaningar som vi ser på vägen dit på ett väl avvägt och realistiskt sätt.

Omfattningen av remissynpunkterna är så pass stor att det omöjligen går att redogöra för alla i detalj. Jag vill dock betona att samtliga synpunkter har tagits i beaktande och övervägts enskilt i processen. I den fortsatta framställningen kommer de stora och övergripande frågeställningarna och förändringarna att kortfattat beskrivas och motiveras för respektive kapitel. Samtliga konkreta förändringar finns inarbetade och spårade i det bilagda förslaget till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 (*bilaga 2*).

Övergripande

Den i särklass vanligaste synpunkten på förslaget till färdplan var att det borde förtydligas hur arbetet med att nå målsättningen ska organiseras. Detta inbegriper allt från vem som ska ansvara för de olika delmålen till vilka konkreta åtgärder som krävs, och frågorna och förslagen från så gott som samtliga remissinstanser var många. Jag har därför funnit det nödvändigt att ta ett större grepp kring denna angelägna fråga och adressera den i ett helt nytt delkapitel, 2.2.1, med rubriken ”Genomförande”.

Mitt förslag är att konkreta åtgärder, uppföljning och ansvarsfördelning får ske inom ramen för stadens miljöprogram. Det förefaller logiskt att fortsätta med de väl integrerade process- och ledningssystem för denna typ av frågor som redan finns. Klimatutmaningen genomsyrar dessutom på olika sätt miljöprogrammets samtliga kapitel. Delmål 3.5 ger vidare uttryck för stadens målsättning om högst 3,0 ton CO₂e per stockholmare år 2015, vilket är det nuvarande delmålet på vägen mot en fossilbränslefri stad år 2050. Det ter sig därför omotiverat att uppfinna en ny modell för detta och istället naturligt att miljöprogrammet även i fortsättningen får styra stadens klimatarbete. Däremot finns det säkert anledning att se över både disposition, delmål och åtgärder i miljöprogrammet vid revisionen år 2015 mot bakgrund av de problembeskrivningar och slutsatser som presenteras i denna färdplan. Detta blir dock en fråga som får adresseras vid just denna revision. Genom denna modell får färdplanen därmed också bäring på stadens åtgärdsprogram för klimat och energi (ÅKE) som följer av stadens åtaganden enligt *Covenant of Mayors*, eftersom ÅKE konkretiserar de mål, delmål och åtgärder som finns i miljöprogrammet. Precis som med miljöprogrammet får dock de spørsmål kring konkreta åtgärder och disposition som uppstår till följd av detta adresseras vid nästa tidpunkt för ÅKE:s revidering.

I detta arbete är det också av stor betydelse att skillnaden mellan områden och åtgärder där staden har full rådighet särskiljs från dem där vi endast kan

agera som påverkansfaktor, vilket också är en fråga som flera remissinstanser varit inne på. Staden har rådighet över områden där vi själva ensidigt kan besluta att vidta åtgärder, så som växthusgasutsläpp från den egna organisationen (för vilken en separat färdplan för fossilbränsleoberoende är under framtagande) och krav på energiprestanda vid nybyggnation på stadens mark, och för dessa områden ska givetvis konkreta åtgärder och ”ska-krav” formuleras. För områden där åtgärderna är beroende av vad en tredje part, så som regeringen, EU, landstinget, näringslivet eller den enskilde stockholmaren, väljer att göra kan inga konkreta bindande åtgärder formuleras utan dessa måste uttryckas som åtgärder som staden ”ska verka för”. Jag har förståelse för att detta kan uppfattas som en otydlighet och jag vill därför understryka att detta inte innebär att dessa åtgärder är mindre prioriterade eller att staden inte ska arbeta med dem, utan att skillnaden endast ger uttryck för den lilla men dock viktiga teknikaliteten för styrning och målformulering som utgår från vilken rådighet vi själva har. Flera av dessa åtgärder finns redan i stadens miljöprogram, men också andra nu existerande och framtida förhållanden kommer att vara av betydelse för att åstadkomma det som krävs, så som Klimatpakten, Klimatsmarta Stockholm och regional samverkan genom exempelvis Kommunförbundet Stockholms Län. I detta sammanhang är det också viktigt att understryka den synpunkt som flera remissinstanser fört fram, nämligen att det måste vara enkelt för privatpersoner och näringsliv att bidra till stadens målsättning. Stadens kontakter och förhandlingar med externa parter såsom regering, riksdag och Stockholms läns landsting i fråga om lagstiftning, infrastrukturprojekt etcetera är också avgörande för stadens målsättning och det är därför naturligt att färdplanen ska utgöra en utgångspunkt och ett underlag även i denna bemärkelse.

En annan närbesläktad fråga som lyfts är vilken status denna färdplan ska ha. Mot bakgrund av det ovan förda resonemanget om miljöprogrammet som operativt styrdokument är det rimligt att färdplanen får betraktas som ett faktaunderlag som på lång sikt pekar ut utmaningar och områden som måste adresseras på olika sätt. Färdplanen ska därför naturligtvis utgöra grunden för miljöprogrammet, men också fungera som kunskapskälla och vägledning för alla andra styrdokument, strategier och beslut i staden som är av betydelse för målsättningen fossilbränslefri stad 2050. Det viktigaste av dessa är givetvis stadens budget varigenom nödvändiga resurser kan öronmärkas och viktiga principbeslut genomföras. Dessutom är det självklart att samtliga stadens

nämnder och bolag på både kort och lång sikt i sina verksamheter måste verka för att målen i denna färdplan nås.

Eftersom de långsiktiga beslut som vi fattar idag måste styra mot denna målsättning för att den ska vara möjlig att nå är det av yttersta vikt att hela staden kontinuerligt arbetar i linje med färdplanen. Mot bakgrund av detta är det också rimligt att färdplanen uppdateras med de senaste vetenskapliga rönen och utvecklingen på de olika områdena. Förslaget i färdplanen är den ska ses över i samband med revisionen av stadens miljöprogram, det vill säga vart fjärde år, samt två extra uppdateringar vid år 2020 och 2030. Risken med så pass många olika uppdateringstillfällen är dock att processen blir ryckig och färdplanens funktion som långsiktigt underlag underminerad. Mot bakgrund av den funktion som färdplanen förväntas ha instämmer jag i att dess cykel bör knytas till miljöprogrammet, men att det är mer rimligt att istället låta färdplanen uppdateras inför vartannat nytt miljöprogram, det vill säga vart åttonde år. Däremot finns det en poäng i att på ett mer genomgripande och strukturerat sätt följa upp stadens klimatarbete enligt färdplanen vid en särskild kontrollstation inför varje nytt miljöprogram, med en separat redovisning till kommunfullmäktige, så att viktiga frågor och utmaningar kan fångas upp och inarbetas med åtgärder i det nya miljöprogrammet. Ansvaret för denna kontrollstation respektive revision bör lämpligtvis åvila miljö- och hälsoskyddsnämnden. Allt detta förtydligas i ett nytt delkapitel, 2.2.2, "Översyn och kontrollstation".

Kapitel 2 – Färdplanen i relation till andra dokument

Den mest genomgripande frågan med bäring på färdplanens andra kapitel har redan berörts i avsnittet ovan. Flera remissinstanser har dock lyft några frågor som sorterar under detta kapitel och som jag finner det lämpligt att beröra.

Frågan om avsaknad av diskussion kring relevanta EU-direktiv förklaras med att de redan är implementerade i svensk lagstiftning. Däremot är kommande EU-lagstiftning naturligtvis av stor vikt för färdplanens genomförande och i denna bemärkelse så utgör färdplanen i sig ett underlag och en vägledning för stadens påverkansarbete mot EU.

Som svar på frågan vilka effekter den senaste IPCC-rapporten som släpptes i början av hösten 2013 föranleder har stycket som berör detta i färdplanen förtydligas så att det framgår att denna och kommande rapporter utgör en viktig utgångspunkt för den fortsatta och kontinuerliga bedömningen av utvecklingen på området.

Kapitel 3 – Förutsättningar för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

Färdplanens val av geografisk avgränsning har varit den fråga under detta kapitel som flest remissinstanser har haft synpunkter på. Vissa remissinstanser anser att avgränsningen är missvisande och istället borde omfatta alla utsläpp från stockholmarna, även konsumtion och resor utanför staden, medan andra remissinstanser anser att avgränsningen i förhållande till stadens rådighet är rimlig och logisk.

Frågan om avgränsning är naturligtvis relevant av flera anledningar, inte minst utifrån aspekten att åstadkomma verkliga och varaktiga förbättringar av vår klimatpåverkan. En annan viktig aspekt är att mätningarna måste vara tillförlitliga och relevanta för att vara möjliga att jämföra med andra liknande arbeten runt om i världen, för att på så sätt kunna utvärdera olika lösningar och lära av varandra. Därför är det viktigt att påminna om att de flesta städer i hela världen likt Stockholm tillämpar den geografiska gränsen som avgränsning. Därtill ska enligt direktiven från *Covenant of Mayors* beräkningar med stadens geografiska gräns som avgränsning göras och även i det förslag till internationell standard (*Global Protocol for community – scale greenhouse gas emissions*), som håller på att utarbetas av C-40, *International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI)* och *World Resources Institute (WRI)*, ska varje stad beräkna sina direkta utsläpp inom den geografiska gränsen. Det finns därmed en rad faktorer som motiverar den metod och avgränsning som har valts i denna färdplan.

Med detta sagt är det dock viktigt att poängtera att klimatpåverkan för alla sektorer och verksamheter globalt sett måste minska för att motverka klimatförändringarna. Staden arbetar också redan idag aktivt med dessa frågor, dels genom projekten klimatsmarta stockholmarna och klimatpakten, dels genom att sänka utsläppen från stadens organisatoriska konsumtion av varor och tjänster, som vi själva har full rådighet över, genom arbetet med en fossiloberoende organisation år 2030 som kommer att behandlas i staden under våren 2014. Däremot är för närvarande modellerna för beräkning av utsläpp från exempelvis konsumtion och resor alldeles för approximativa för att kunna ligga till grund för beräkningar av växthusgasutsläpp nedbrutet på städer. Risken med att övergå till ett sådant förhållningssätt skulle därför vara irrelevanta och dubbelräknade siffror som staden dessutom skulle ha ytterst liten rådighet över att påverka. Jag är emellertid av uppfattningen att staden bör följa utvecklingen på området för att kunna börja räkna även på detta så

snart det finns tillförlitliga modeller som ger verkliga och relevanta värden från stockholmarnas klimatpåverkan utanför den geografiska angränsningen och att ansvaret för detta rimligen bör åvila miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Ytterligare en fråga som flera remissinstanser lyfte var orsaken bakom att färdplanen gör antagandet att energibehovet ökar i samma takt som befolkningstillväxten. Anledningen härför är att skapa ett tillförlitligt referensscenario som utgångspunkt för färdplanen. Sannolikt kommer energibehovet per capita att minska fram till år 2050, men eftersom detta också är en förutsättning för att nå målsättningen så bör inte teknikutveckling och andra nödvändiga omständigheter som måste till gömmas bakom olika antaganden.

Kapitel 4 – Färdplan 2050

Eftersom kapitlet i stort är en översikt av övriga fördjupande kapitel har konsekvensändringar i linje med det som beskrivs nedan införts även i detta kapitel. Det handlar främst om ett antal förtydliganden av rubriker, kapitelinnehåll et cetera efter önskemål från olika remissinstanser.

Avsnittet om elproduktion har vidare flyttats från delkapitel 4.3 till delkapitel 4.1 eftersom elproduktionen sorterar under fördjupningskapitlet energiproduktion och inte övrig energianvändning. Därutöver har vissa upprepningar till följd av detta strukits. Sammanfattningen av övrig elkonsument under delkapitel 4.3 har också konsekvensvis utvecklats något.

I syfte att göra dispositionen tydligare utgår delkapitel 4.5 och införlivas i delkapitel 4.4, eftersom alla transportfrågor i den fördjupande delen av färdplanen behandlas i samma kapitel.

Under bland annat detta kapitel har flera remissinstanser även lyft frågan om biodiesels lämplighet utifrån dess miljöpåverkan i andra delar av världen. Här är det viktigt att påpeka att den biodiesel som säljs i Sverige oaktat övriga miljöaspekter har bra klimatprestanda (50-80 procent CO₂-reduktion), att mer än 95 procent av den biodiesel som säljs i Sverige kommer från EU och att den resterande delen omfattas av EU:s mycket stränga hållbarhetskriterier. Det är också viktigt att ha i åtanke att det i dagsläget inte ställs några som helst hållbarhetskrav på fossil diesel.

Kapitel 5 – Energiproduktion

Till att börja med har detta kapitel bytt namn från ”energi till värme, komfortkyla och varmvatten” till ”energiproduktion”. Anledningen härför är

dels för att tydliggöra skillnaden mot kapitel 6 ("energianvändning i byggnader") dels för att förtydliga vad kapitlet handlar om eftersom det de facto även inbegriper lokal produktion av el och biogas samt energiproduktion av värme och el som sker utanför stadens geografiska gräns men där konsumtionen sker inom Stockholm. Detta medför dock inte någon förändring av kapitlets innehåll i sak.

I övrigt har synpunkterna på detta kapitel främst handlat om hur omställningen till förnybar energi kan påskyndas. Jag vill därför i detta sammanhang erinra om det arbete som pågår enligt budgetuppdraget från år 2013 om fastighetsnära energiproduktion i staden. Ett förslag till riktlinjer kommer att behandlas av kommunfullmäktige under våren 2014 tillsammans med ett arbete med att inventera stadens fastigheter för att identifiera lämpliga platser för exempelvis solceller. Ett förtydligande kring detta införs i delkapitlet. Utöver det instämmer jag i synpunkterna att Fortum Värme AB:s utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmen är en nyckelpunkt i detta delkapitel och anser att staden bör fortsätta sin aktiva och konstruktiva dialog med Fortum Värme AB i detta hänseende. Andra viktiga synpunkter som jag instämmer i är vikten av konceptet öppen fjärrvärme och behovet av att göra det enkelt för såväl privatpersoner som företag att sälja tillbaka överskottsenergi till nätet. Regeringens arbete på området är välkommet, även om nettodebitering alltför långsamt som en på lång sikt mer önskvärd lösning.

Kapitel 6 – Energianvändning i byggnader

Även detta kapitel har bytt rubrik från "Energianvändning av värme och varmvatten i byggnader" till "Energianvändning i byggnader" i syfte att öka tydligheten i vad som skiljer kapitel 6 från kapitel 5. I inledningen av kapitlet klargörs vidare att det som avses är byggnadernas energiprestanda respektive energieffektiviseringspotential. Det är dock inte heller här fråga om någon förändring av kapitlets innehåll i sak.

Eftersom detta kapitel i stor utsträckning handlar om nya byggnaders energianvändning är en avgörande faktor vilka krav på energiprestanda vid nybyggnation som byggnaderna i staden kommer att ha. Stockholm har gått före och ställer idag ambitiösa krav på energiprestanda vid nybyggnation på stadens mark, 55 kWh/m². Färdplanen förutsätter att detta krav successivt skärps till en nivå på 30 kWh/m² från och med år 2038. Jag noterar att exploateringsnämnden anser att detta är en realistisk målsättning och vill därför i sammanhanget påpeka vikten av att staden är tydlig och långsiktig

med sina ambitioner på området i syfte att ge marknaden bästa möjliga förutsättningar att anpassa sig till denna utveckling. I sammanhanget finns det dock en risk med detta mål med den stoppregel som regeringen har aviserat. Flera remissinstanser anser att staden borde protestera mot förslaget. Jag vill därför poängtera att staden är skeptisk till detta förslag och givetvis även fortsättningsvis i denna process kommer att bedriva ett aktivt arbete i syfte att motverka de negativa effekter för stadens klimatarbete som ett realiserande av stoppregeln skulle medföra.

Den andra viktiga delen i detta kapitel är energieffektiviseringen av befintliga byggnader, för vilken flera remissinstanser har uttryckt farhågor för möjligheterna att nå målet i färdplanen. Det handlar både om byggnader som staden själv äger, och byggnader i staden som ägs av tredjepart. Vad gäller stadens egna fastigheter finns det ett nationellt mål för energieffektivisering genom EU:s direktiv om byggnaders energiprestanda som staden har att förhålla sig till och som vi redan arbetar efter genom innevarande miljöprogram. Att följa upp detta arbete och eventuellt höja ambitionerna och allokerade resurser blir en fråga för kommande miljöprogram och budgetar. Vad gäller övriga fastighetsägares energieffektiviseringsarbete så ser vi från stadens sida ett ökat intresse från privata fastighetsägare att delta i sådana projekt. Miljö- och hälsoskyddsnämnden är redan involverad i att koordinera, ge råd och informera om sådant arbete och det ska givetvis fortgå.

Fortum Värme AB och Stockholms Stadshus AB har därutöver lyft frågan att modellen för att beräkna energiprestanda bör utgå från tillförd energi istället för köpt energi. I detta sammanhang är det värt att erinra om att både Energimyndigheten och Boverket använder köpt energi i förhållande till de åtgärder som krävs för att genomföra EU:s energieffektiviseringsdirektiv för bebyggelsesektorn eftersom också det är beräknat utifrån köpt energi. Att övergå till tillförd energi som grund för beräkningarna skulle innebära att Stockholm använde en egen modell som inte skulle vara tillämplig i förhållande till föreskrifter från statliga myndigheter på området och heller inte jämförbar med andra EU-städers arbete. Värdet av enhetliga modeller och jämförbarhet talar därför för att modellen med köpt energi inte bör ändras.

Kapitel 7 – Övrig energianvändning

I konsekvens med rubrikändringarna på kapitel 5 och 6 har även detta kapitel bytt namn från ”Övrig el- och gasanvändning” till ”Övrig energianvändning”. Förändringen syftar till att skapa en tydlighet mellan de olika kapitlen genom

ett enhetligt språk. Förändringarna påverkar dock inte heller här kapitlets innehåll i sak.

Kapitel 8 – Transporter

Detta kapitel var det som renderade i särklass mest synpunkter och förslag. Merparten av remissinstanserna tillstyrkte målsättningen att biltrafiken i staden ska minska till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel. Detta är glädjande eftersom det ligger helt i linje med stadens pågående arbete med bland annat framkomlighetsstrategi och cykelplan samt den kommande utbyggnaden av såväl tunnelbanan som trängselskattesystemet.

Flera remissinstanser har ställt sig frågande till att färdplanen uttrycker en målsättning om mindre resande. Jag vill därför i detta sammanhang betona att min bild av detta inte är att vi ska minska stadens funktion som mötesplats eller utbudet av och valfriheten mellan olika aktiviteter och service i staden. Det är mobiliteten, pulsen och möten mellan människor som gör en stad attraktiv att bo och verka i. Min bild av målsättningen att behovet av resande ska minska är istället att resvägar ska reduceras genom smartare stadsplanering, utbyggd kollektivtrafik och effektivare godslogistik, samt genom att öka möjligheterna för distansarbete för den som så önskar. Syftet med stadens klimatarbete är nämligen främst inte att ändra på det vi gör, utan hur vi gör det. Att göra det svårt att resa inom staden är inte en bra politik; det är däremot att göra det lätt att undvika resor inom staden som man annars helst skulle slippa, och det är följaktligen också dessa vi ska fokusera på.

Färdplanen utgår från att biltrafiken, om än i reducerad form, kommer att finnas kvar i staden efter år 2050, och jag instämmer i att någon annan slutsats ter sig orimlig. Den stora utmaningen är därför att ställa om den kvarvarande fordonstrafiken så att den blir fossilbränslefri. Här pågår ett viktigt arbete i staden med att bland annat bygga ut laddinfrastrukturen för elbilar, vilket flera remissinstanser också berör, och öka produktionen och tillgången på biogas. Under våren 2014 kommer också en miljöbilsstrategi att antas i staden för att ytterligare konkretisera detta arbete. Men detta är också ett område där vi är beroende av regelverk och styrmedel från såväl nationell- som EU-nivå. Regeringens nyligen presenterade utredning om och kommande implementering av fossiloberoende fordonsflotta år 2030 är naturligtvis en nyckelfaktor i sammanhanget. Staden bör därför även fortsatt bedriva ett aktivt arbete gentemot regeringen och EU i detta hänseende för att skynda på utvecklingen och verka för tydliga, långsiktiga och effektiva regelverk.

En annan viktig fråga som engagerat merparten av remissinstanserna är frågan om kollektivtrafikens utbyggnad. Även för denna fråga saknar staden rådighet utan är beroende av flera andra parter medverkan och beslut. I sammanhanget är det dock värt att påminna om den historiska utbyggnad av tunnelbanan som staden, landstinget och regeringen nyligen har beslutat om. Likaså Citybanans invigning kommer att få positiva effekter i detta hänseende. Detta är två viktiga pusselbitar i sammanhanget, även om staden givetvis även fortsatt i alla relevanta sammanhang måste verka för en utbyggd kollektivtrafik och arbeta för kloka långsiktiga regionala infrastrukturinvesteringar som styr mot färdplanens mål. I detta sammanhang tolkar jag Stockholms läns landstings yttrande över stadens ambitioner som att utmaningen med en tillräcklig utbyggnadstakt av kollektivtrafiken enligt deras uppfattning är fullt hanterbar, vilket är ett besked som jag naturligtvis välkomnar.

Vad gäller flygtrafiken har det inkommit flera olika synpunkter beträffande Bromma flygplats vara eller icke vara. Färdplanen utgår från att flygplatsen ligger kvar även efter år 2050, vilket är ett rimligt antagande eftersom det i dagsläget inte finns några beslut som tyder på någonting annat. En viktig slutsats att notera i sammanhanget är dock att färdplanen anser att klimatmålet år 2050 är möjligt att hantera trots fortsatta avgångar och landningar vid Bromma flygplats.

En annan flygrelaterad fråga som diskuterats av flera remissinstanser är rimligheten i färdplanens antagande om halvering av emissionerna från flygplatsen trots ökad trafik. Enligt uppgift från flygbranschen själva som ligger till grund för färdplanens antagande kan redan dagens flygplan flyga på icke-fossila bränslen som blandas med fossilt bränsle till 1-100 procent. Även branschorganisationen Svenskt Flyg yttrande bekräftar bilden av att flygtrafikens utsläpp kommer att reduceras markant. Noteras bör också att en del av flygets reduktioner ligger i energieffektivare flygsätt, färdvägar och flygplan. Detta är dock naturligtvis ett av de områden som kontinuerligt bör följas upp i samband med färdplanens översyn.

Vad gäller sjötrafiken bygger beräkningarna på miljörapporterna från Stockholms Hamn AB och skärgårdstrafiken. I detta hänseende är miljöeffekterna av elanslutning i hamn på grund av olika osäkra faktorer tämligen försiktigt uppskattade. Det är därför glädjande att notera Stockholm Hamn AB:s mycket positiva remissvar avseende nuvarande och kommande miljöarbete. Sjöfarten är ett av de svårare områdena ur rådighetssynpunkt i denna färdplan att angripa, eftersom den i stor utsträckning är av internationell

karaktär med internationella regelverk, och därför är det just ett aktivt arbete vid stadens angöringsställen med tydliga miljövänliga alternativ och incitament som behövs.

Klimatkompensation

Färdplanen visar att det är möjligt att fasa ut alla fossila bränslen i staden i de områden som vi har rådighet över plus några till. En liten rest av främst indirekta utsläpp kommer dock sannolikt att finnas kvar. Frågan om klimatkompensation är därför aktuell och återfinns i färdplanens bilaga 3.

Hur städer väljer att förhålla sig till klimatkompensation som redskap i klimatarbetet skiljer sig från fall till fall. Vissa ser det som ett aktivt redskap som ska användas redan från början för att sänka utsläppen från staden. Det leder förvisso till investeringar i klimatbefrämjande arbete, men är samtidigt inte en långsiktig lösning eftersom de reella utsläppen från staden fortfarande kvarstår. Jag vill därför tydligt slå fast att klimatkompensation som instrument för stadens målsättning att vara fossilbränslefri år 2050 först kommer att vara aktuellt efter år 2050 och då endast om några utsläpp av växthusgaser från fossila bränslen alltså kvarstår. Redskapet ska användas för att neutralisera en sådan rest som utanför vår egen rådighet eventuellt finns kvar, men ska inte användas som aktivt redskap för att nå dit. Insatserna som staden gör fram till år 2050 ska istället syfta till att åstadkomma verkligt och varaktigt resultat här i staden.

Med det sagt är det dock viktigt att staden har möjligheten att använda sig av detta redskap om det skulle bli aktuellt. Eftersom lagstiftningen i dagsläget inte tillåter kommuners klimatkompensation måste därför staden redan idag engagera sig i arbetet för att möjliggöra för detta i framtiden.

Avslutning

Staden har ett långvarigt och framgångsrikt miljö- och klimatarbete bakom sig, och det är någonting som samtliga partier i staden kan ta åt sig äran för. För oavsett majoritet eller politisk sammansättning har miljö- och klimatarbetet varit ambitiöst och målinriktat. Det är en viktig del av förklaringen till att Stockholm har en allmänt erkänd klimat- och miljöpolitik i världsklass.

För första gången finns nu också en konkret beskrivning och en plan för hur Stockholm ska nå sitt långsiktiga mål att vara fossilbränslefritt år 2050.

Stadens experter har tittat på fakta och prognoser och finkammat varje sektor på jakt efter möjliga och verkningsfulla åtgärder och planer. Resultatet visar att ambitionen är en utmaning som vi ska ta på allvar och att det kommer att krävas många tuffa beslut för att nå dit, men om vi bara gör det så är det också möjligt.

Därmed har jag den stora glädjen att kunna presentera den färdplan som ska leda oss till ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 med spårade ändringar

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Roger Mogert och Emilia Bjuggren (båda S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- Att i huvudsak godkänna förslaget till färdplan.
- Att en konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt.
- Att tydliga krav formuleras på åtgärder och insatser som staten/regeringen, landstinget och andra aktörer måste genomföra för att ett fossilbränslefritt Stockholm ska uppnås - så tidigt som möjligt.
- Att en ”task force” under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.
- Att därutöver anföras:

Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad. Dagens globala utsläpp av växthusgaser är ca 50 miljarder ton per år, en ökning med över 30 procent sedan 1990. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna

spela denna roll som modellstad för hur städer världen över kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050.

Målet som stadens färdplanarbete sätter upp är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet om att vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitug processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, bör staden kunna ha högre ambitioner för det samlade klimatarbetet. Tack vare tidigare investeringar i exempelvis utbyggt fjärrvärmenät, tunnelbane- och annan kollektivtrafikutbyggnad, har Stockholm kunnat minska sina utsläpp per invånare rejält under de senaste decennierna.

Stockholm har onekligen särskilda förutsättningar att bli första stad i landet och världen att fasa ut de fossila bränslena. Den stora kvarvarande utmaningen rör transportsektorn. Inom detta område bör staden driva på för en utbyggnad av kollektivtrafik i regionen. Staden kan och bör enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, men här har också den nationella nivån har också ett ansvar. Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklist. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla de som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bilpool.

Oavsett till vilket år Stockholm (och Sverige) lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Fossilbränsleutfasningen sker inte genom årtals exercis - utan genom konkreta åtgärder, investeringar, aktiva politiska beslut och förutsägbarhet för medborgare och verksamheter. Under de kommande decennierna kommer det rimligen att ske många maktväxlingar som skapar osäkerhet både i stadens egen förvaltning och hos alla de privata aktörer som måste delta. Därför kommer blocköverskridande arbete att vara viktigt.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag. Som framgår av miljöförvaltningens förslag till färdplan har de flesta åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll. Förvaltningen har gjort ett bra underlag, men det är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås.

En stor utmaning, som förvaltningen också pekar på, kommer att vara energieffektiviseringen av byggnader. Stora och långsiktigt förvaltade fastighetsbolag har möjlighet att över tid slå ut dyra investeringar som först på sikt ger rejäl avkastning

tillbaka. Exempelvis har mindre bostadsrättsföreningar inte denna kraft. Funktioner och lösningar behöver tas fram för att lösa denna uppgift. Det kan i sammanhanget därmed noteras att de ideologiskt drivna utförsäljningarna av allmännyttan försvårat för Stockholms klimatomställning.

För att öka handlingskraften och få större genomslag i stadens alla förvaltningar och bolag, samt för att Stockholm stad ska bli en tydligare aktör nationellt och regionalt – behöver en ”task force” direkt under stadshusets centrala ledning inrättas.

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

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. att färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 godkänns
2. att arbetet med en skärpt tidsplan påbörjas
3. att metodik, åtgärder och målvärden från färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 tidsätts och integreras i stadens nya miljöprogram och i stadens åtgärdsplan för klimat och energi, i samband med revideringar år 2015
4. att stadens samlade klimatarbete årligen redovisas till kommunfullmäktige
5. att uppföljning och revidering av färdplanen ska ske minst vart fjärde år, genom beslut i kommunfullmäktige
6. att inrätta en funktion under stadshusets centrala ledning för att driva och samordna klimatarbetet i Stockholm och för att påverka regering, landsting och andra aktörer att vidta nödvändiga åtgärder för att Stockholm skyndsamt ska kunna fasa ut de fossila bränslena

Det är positivt att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 tagits fram och att Stockholm därmed åter kan ta ett steg framåt i klimatarbetet. Även om riktningen i färdplanen i stort sett är rätt så är takten för långsam och många av de föreslagna åtgärderna kan tidigareläggas. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten. Det är oroande att allianspartierna hittills inte varit redo att fatta de radikala beslut som behövs för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad.

FNs klimatpanel IPCC slår fast att vi rör oss längs med en utsläppskurva som med stor sannolikhet tar oss till 4 graders uppvärmning vid slutet av detta århundrade, en katastrofal framtid för mänskligheten. Samtidigt visar IPCC att vi fortfarande har möjlighet att klara av att hamna under 2 graders uppvärmning under förutsättning att de globala utsläppen minskar drastiskt.

Borgarrådet anger att färdplanen ska betraktas som ett faktaunderlag som på lång sikt pekar ut utmaningar och områden som måste adresseras på olika sätt. Vi anser att det är av största vikt att bindande åtgärder och måldatum redan nu arbetas in i operativa dokument som styr stadens nämnder och bolag. Annars riskerar en stor del av arbetet med färdplanen att vara förgäves. Åtgärderna bör inarbetas i Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi när denna ska uppdateras under 2015.

Det är viktigt att lägga in uppföljningar som avrapporteras till kommunfullmäktige varje år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att åtgärder släpar efter. Själva färdplanen bör följas upp och revideras minst var fjärde år. Har målen för minskningarna av klimatutsläppen inte uppnåtts måste planen revideras och skärpas vid dessa kontrollpunkter. Arbetet med utsläppsminskningarna får inte avstanna eller skjutas på framtiden.

För att driva och samordna klimatarbetet i Stockholm behövs en central funktion för klimat under kommunstyrelsen. Den ska ansvara för stadens strategiska klimatarbete, klimatberedskap samt för att styra satsningar på att Stockholm ska bli en fossilbränslefri stad. Klimatarbetet måste dock ha hög prioritet på alla nivåer inom staden och vi vill därför ge stadsdelarna ett tydligt uppdrag att ta fram lokala mål och åtgärder för att minska klimatutsläppen, anpassade efter varje stadsdels lokala förhållanden.

Många punkter handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att även ha en plan för vad målet för åtgärderna är, det vill säga hur mycket klimatutsläppen ska ha minskat vid en viss tidpunkt eller hur mycket cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att kunna påvisa vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Det finns ett stort behov av regionalt samarbete, bland annat om satsningar på kollektivtrafik, för att det ska vara möjligt att nå klimatmålen. Det behövs en regional färdplan för utsläppsminskningar inom trafiksektorn. Förbifart Stockholm är ett hopplöst omodernt projekt som går på tvärs mot klimatmålen och tar resurser från nödvändig kollektivtrafikutbyggnad. Därför måste planerna på Förbifart Stockholm skrotas och alla trafiksatsningar måste långsiktigt leda till sänkningar av växthusgasutsläpp. De sammantagna lokala insatserna avgör hur väl regionen kommer att lyckas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den så kallade fyrstegsprincipen. Det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Planen visar på vissa punkter åtta förlorade år med alliansstyrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas någon gång under nästa mandatperiod.

All byggnation i Stockholm ska ske på ett yteffektivt och klimatsmart sätt och alla bostäder som byggs i Stockholm ska förbruka maximalt 45-50 kWh/kvm/år exklusive hushållsel. Energikraven ska skärpas med inriktning mot nollenergihus där tillförd energi bör komma från egna solceller eller solfångare.

Dessutom bör staden snarast ta fram kompletterande beräkningsmetoder för kommun-invånarnas klimatpåverkan utanför stadens gränser i form av konsumtion och resor. Färdplanen omfattar endast de klimatgaser som produceras inom Stockholms stad. Nästan ingen produktion av mat och varor sker i staden, och alla transporter utanför kommun- och landsgränser utesluts.

Det är nödvändigt att staden kommunicerar allvaret i klimatförändringarna med kommun-invånarna. Invånarna måste ha möjlighet att göra klimatsmarta val och konsumenterna ska ha större inflytande på marknaden. Detta förutsätter att staden satsar på aktiva och förebyggande informationskampanjer, och bidrar med riktad

rådgivning till företag, föreningar och privatpersoner för att dessa ska kunna göra rätt klimatval.

Staden måste aktivt påverka regeringen i syfte att höja den nationella koldioxidbeskattningen, införa system för nettodebitering av el och öppen fjärrvärme med flera åtgärder. Miljöpartiet vill att Sverige inför ett klimatpolitiskt ramverk som sätter bindande mål för klimatarbetet, med utgångspunkt i forskarnas rekommendationer. Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensation. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sankor ger någon substantiell effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar på hemmaplan.

För att kunna hejda klimatförändringarna krävs kraftiga och långsiktiga nedskärningar av växthusgasutsläppen. Åtgärderna kan inte vänta. Det behövs många framtidsinriktade beslut i kommunen och medvetet agerande varje dag av alla invånare.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 godkänns enligt bilaga 2 till utlåtandet.
2. Kommunstyrelsen uppdras att integrera metodik, åtgärder och målvärden från färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 i stadens nya miljöprogram i samband med revideringen år 2015.
3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdras att redovisa stadens samlade klimatarbete mot bakgrund av denna färdplan året före miljöprogrammets revidering.
4. Miljö- och hälsoskyddsnämnden uppdras att föreslå kommunfullmäktige revideringar av färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 inför vartannat nytt miljöprogram.

Stockholm den 5 mars 2014

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Per Ankersjö

Kerstin Tillkvist

Reservation anfördes av Roger Mogert, Olle Burell och Maria Östberg Svanelind (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Åsa Lindhagen och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

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

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Avslå förslaget
2. Samt att utifrån Miljöförvaltningens synpunkter och nedanstående förslag utarbeta ett förslag till färdplan för ett fossilfritt Stockholm år 2030
3. Samt att därutöver anföra

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 miljörättsliga och vi avsätter medel för en samordningsgrupp inom stadsledningskontoret.

Stadens anpassning till nya klimatförhållanden

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 förslag till nytt Slussenområde ska ersättas med en lösning där öppna ytor och kollektivtrafik samt cykling och gående prioriteras, bytestiderna för bussresenärer minimeras och som är anpassat till en havsyta 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.

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 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. V 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 omgående 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

trängselavgifts-systemet 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 bil-filer. 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 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 8000 ton CO₂e i minskning.

Bromma flygplats ska läggas ned snarast möjligt och en ny eko-stadsdel 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 vissa av byggnadens ytor blir gemensamma. Likaså blir energianvändningen lägre i och med mindre bostadsytor. Kollektivhus har 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.

Remissammanställning

Ärendet

Kommunfullmäktige fastslog i stadens budget för 2009 att Stockholm ska vara fritt från fossila bränslen år 2050, ett förtydligande av ett tidigare beslut i kommunfullmäktige år 2003 att staden ska ha som ambition att på sikt bli en helt fossilfri kommun.

Kommunfullmäktiges beslut om en fossilbränslefri stad år 2050 bygger på ett resonemang om att staden ska fortsätta att minska utsläppen av växthusgaser i samma takt som skett mellan åren 1990 till 2005. Med stadens nuvarande beräkningsmetod och om en linjär minskning av växthusgasutsläppen fortsätter skulle staden kunna bli fossilbränslefri runt år 2045, eller senast år 2050.

I budgeten för år 2012 fick miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram en färdplan som visar hur staden kan bli fossilbränslefri till år 2050. Under år 2012 har en projektgrupp och en styrgrupp på miljöförvaltningen arbetat med uppdraget.

Arbetet med färdplanen har inkluderat genomförande av tre seminarier med stadsmiljörådet där olika delar av färdplanen har presenterats och diskuterats. Sakfrågor i förslaget till färdplan har under året diskuterats med representanter från olika förvaltningar i staden, främst Fortum Värme AB och trafikkontoret.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 mars 2013 att godkänna förvaltningens förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 som avrapportering av uppdraget i budget 2012 samt att översända detsamma till kommunstyrelsen för vidare beredning.

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

Reservation anfördes av Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

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

Särskilt uttalande gjordes av Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 19 december 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

År 2050 väntas Stockholm ha en befolkning på 1,2 miljoner invånare, vilket är 40 % fler än vad som bor i staden idag. Det innebär grovt räknat att då kommer resandet och behovet av varutransporter också att öka med 40 %. För att bereda bostäder till den ökande befolkningen planeras för fem tusen nya lägenheter per år, eller 190 000 nya lägenheter till 2050. Behovet av lokaler för affärer, kontor, skolor, sjukhus m.m. beräknas öka i samma utsträckning. Många fler kommer alltså att behöva bo, arbeta och resa på samma yta som idag. Samtidigt behöver staden då vara fossilbränslefri och energianvändningen baseras på förnyelsebara energikällor för att kunna bidra till en låg global klimatpåverkan.

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. Miljöförvaltningens förslag till en övergripande Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 finns bifogad som bilaga 1 (*här ej tryckt; bilaga 2 till detta utlåtande är en uppdaterad version med spårade ändringar*).

Enligt förvaltningens beräkningar var utsläppen av växthusgaser (koldioxid, metan och lustgas) inom Stockholms stads geografiska område totalt 3 200 000 ton CO₂e år 2010. I färdplanen utreds åtgärder som skulle kunna eliminera användandet av fossila bränslen helt och hållet. Efter analyser konstateras dock att avfallsförbränning av fossil plast, flygbränsle och bränsle till sjöfarten troligtvis kommer att kvarstå 2050. Växthusgasutsläppen från dessa kvarvarande fossila bränslen kommer att uppgå till cirka 100 000 ton CO₂e år 2050.

Även om ett fossilbränslefritt Stockholm skulle kunna uppnås 2050 betyder det inte att utsläppen av växthusgaser försvinner helt. Även produktion och förbränning av biobränslen ger upphov till växthusgasutsläpp av bland annat metan och lustgas, vilka beräknas uppgå till 90 000 ton CO₂e år 2050. Om de indirekta utsläppen av växthusgaser från alla processer under hela livscykelkedjan, så kallade LCA-påslag, också läggs till blir det ytterligare 260 000 ton CO₂e år 2050. Totalt beräknas växthusgasutsläppen i Stockholm alltså att uppgå till 450 000 ton CO₂e år 2050. Det innebär att utsläppen minskar från 3,8 ton CO₂e per person och år vid färdplanens basår 2010 till 0,4 ton CO₂e per person och år om inga fossila bränslen längre används 2050.

Särskilda kontrollpunkter har identifierats i förslaget till färdplanen för att följa utvecklingen i staden och omvärlden. Färdplanen för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 bör följas upp vid behov och revideras vart tionde år, med början 2020 då EU kommissionens och Sveriges klimatmål 20/20/20 ska vara uppnått. År 2030 ska det nationella målet om fossilbränsleoberoende fordonsflotta vara uppfyllt och Norra Djurgårdsstaden ska 2030 vara en klimatanpassad och fossilbränslefri stadsdel. En viktig del av uppföljningarna är att utvärdera om Stockholms stad behöver revidera färdplanen och vidta åtgärder om utvecklingen inte går åt rätt håll eller inte går tillräckligt snabbt. Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi och Stockholms miljöprogram följer upp Stockholms kortsiktiga klimatmål och åtgärder. Dessa ska i fortsättningen kopplas till färdplanen.

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 år 2050, med undantag av avfallsförbränning av fossila plaster, flygbränsle och bränsle till sjöfart. Med fossilbränslefritt menar vi 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.

Förvaltningens synpunkter och förslag

För att uppvärmningen inte ska bli större än två grader behöver de samlade utsläppen i världen börja minska år 2020 enligt FN:s klimatpanel (IPCC).

Ju senare trenden vänder, så att utsläppen globalt sätt minskar i stället för att öka, ju mer omfattande och snabbare utsläppsminskningar kommer att behövas i framtiden. FN konstaterar att gapet mellan alla länders löften om att minska utsläppen och hur mycket utsläppen behöver minskas aldrig har varit så stort.

FN:s klimatpanel kommer hösten 2013 att redovisa sin femte utvärderingsrapport om jordens klimatförändringar. Den blir ett viktigt vetenskapligt underlag för både stadens kortsiktiga och långsiktiga klimatmål samt stadens framtida klimatarbete.

Det är viktigt att vara medveten om vad staden direkt kan påverka med egen rådgivning och när staden är en av flera aktörer som kan använda sitt inflytande för att åstadkomma förändringar. Staden har flera möjligheter till stort inflytande på utvecklingen, bland annat genom att vara en aktiv föregångare, initiativtagare, upphandlare, utbildare samt genom att samverka och samordna med andra aktörer.

Färdplanen anger vad som behöver göras för att Stockholm skall bli fossilbränslefritt 2050. För att uppfylla målet måste alla samverka – såväl stadens egna förvaltningar och bolag som privat företag, landstinget och statliga myndigheter. Var och en av dessa måste utifrån sina förutsättningar prioritera vilka åtgärder som skall vidtas. Många aktörer har kommit långt i det arbetet, medan andra måste ta fram handlingsplaner som tydligt visar att de gör sin del av arbetet för att Stockholm skall bli fossilbränslefritt.

Arbetet för att nå fossilbränslefrihet till år 2050 behöver ske på både lokal nivå och nationell nivå. För att målet ska nås är det viktigt med ett bra samarbete och att kommuner 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 kommer även ställas stora krav på kommuner att anpassa samhället till exempel genom en markanvändningsplanering som kan leda till minskade transporter. Det är även väsentligt att myndigheterna tillsammans gör det så enkelt som möjligt för privatpersoner och näringsliv att bidra till att målet nås.

Kommunfullmäktige har i olika sammanhang slagit fast att Miljö- och hälsoskyddsnämnden utgör en viktig resurs för klimat- och energieffektiviseringsarbetet i staden och ska bistå stadens bolag och nämnder i arbetet med att uppfylla stadens mål om minskade utsläpp av växthusgaser. Miljöförvaltningen bistår gärna stadsledningskontoret i sitt nya uppdrag i budgeten 2013 att utreda hur stadens egen organisation kan bli fossilbränsleoberoende 2030 för att överföra erfarenheter från förvaltningens arbete med förslaget till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Förvaltningens förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 överlämnas till Kommunstyrelsen för vidare beredning.

Beredning

Ärendet har beretts av miljö- och hälsoskyddsnämnden remitterats till stadsledningskontoret, arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, kyrkogårdsnämnden, servicenämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, överförmyndarnämnden, stadsdelsnämnderna Bromma, Enskede-Årsta-

Vantör, Farsta, Hägersten-Liljeholmen, Hässelby-Vällingby, Kungsholmen, Norrmalm, Rinkeby-Kista, Skarpnäck, Skärholmen, Spånga-Tensta, Södermalm, Älvsjö, Östermalm, samt Stockholms Stadshus AB, AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, Bil Sweden, Biogas Öst, Boverket, Cykelfrämjandet Storstockholmskretsen, Energimyndigheterna, Fastighetsägarna Stockholm, Gröna bilister, Kommunförbundet Stockholms län, Kungliga Tekniska Högskolan – avdelningen för miljöstrategisk analys, Naturskyddsföreningen – Stockholm, Naturvårdsverket, Stockholms Byggmästareförening, Stockholms handelskammare, Stockholms läns landsting, Stockholms åkeriförening, Svensk Energi, Svenskt flyg, Svenskt näringsliv – Storstockholmsregionen, Sveriges Byggindustrier, Sveriges redarförening, Trafikverket och Världsnaturfonden WWF.

Av dessa har Stockholms Stadshus AB i sin tur remitterat vidare till samtliga dotterbolag, varav S:t Erik Försäkring och S:t Erik Livförsäkring inte hade några synpunkter; kulturnämnden och Stadsarkivet har valt att svara gemensamt på remissen.

Vidare har överförmyndarnämnden, Biogas Öst, Boverket, Cykelfrämjandet Storstockholmskretsen, Energimyndigheterna, Fastighetsägarna Stockholm, Gröna bilister, Kungliga Tekniska Högskolan – avdelningen för miljöstrategisk analys, Naturvårdsverket, Stockholms Byggmästareförening, Stockholms handelskammare, Stockholms åkeriförening, Svensk Energi, Svenskt näringsliv – Storstockholmsregionen, Sveriges Byggindustrier, Sveriges redarförening samt Världsnaturfonden WWF avstått från att inkomma med svar.

Därutöver har remissvar inkommit från Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Folkkampanjen mot kärnkraft-kärnvapen stockholmsgruppen, Industrigruppen återvunnen energi samt Klimataktion Stockholm.

Innehållsförteckning

Sid

Stadsledningskontoret

Facknämnder

Arbetsmarknadsnämnden

Exploateringsnämnden

Fastighetsnämnden

Idrottsnämnden

Kulturnämnden

Kyrkogårdsnämnden

Servicenämnden

Socialnämnden

Stadsbyggnadsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden

Utbildningsnämnden

Äldrenämnden

Stadsdelsnämnder

Bromma stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd

Bolag

Stockholms Stadshus AB

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Övriga

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Bil Sweden

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

Folkkampanjen mot kärnkraft-kärnvapen, stockholmsgruppen

Industrigruppen Återvunnen Energi

Klimataktion Stockholm

Kommunförbundet Stockholms län
Naturskyddsföreningen – Stockholm
Stockholms läns landsting
Svenskt flyg
Trafikverket

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att Förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm lyfter angelägna frågor och att föreslagna åtgärder ligger väl i linje med stadens långsiktiga visioner och höga miljöambitioner.

Färdplanen knyter an till flera av stadens styrdokument, bland andra Stockholms miljöprogram 2012-2015, Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015, Framkomlighetsstrategin, Stockholms översiktsplan "Promenadstaden" samt Vision 2030.

Stadsledningskontoret anser att färdplanen utgör ett bra och intressant underlag i arbetet med revisionen av vision 2030 och i det framtida budgetarbetet för berörda delar av stadens verksamhet samt i samband med framtida revideringar av stadens miljöprogram.

För att bedriva ett framgångsrikt klimatarbete fordras en medvetenhet om vad staden av egen rådighet kan påverka och när staden är en av flera aktörer som kan använda sitt inflytande för att åstadkomma förändringar. Staden har flera och goda möjligheter att påverka utvecklingen, bland annat genom att agera föregångare, initiativtagare, upphandlare samt informera, samverka och samordna med andra aktörer.

Flertalet av de åtgärder som föreslås i färdplanen har staden egen rådighet över. I andra fall beror genomförandetakten på det lokala näringslivet, skiftningar i omvärlden, privatpersoners inställningar och val eller den allmänna teknikutvecklingen. I ännu några fall ligger den yttersta rådigheten hos landstinget eller staten; för att staden ska klara målen för energianvändning i byggnader fordras exempelvis att staden även fortsättningsvis tillåts ställa särskilda energikrav vid nybyggnationer. För att staden ska ha förutsättningar och rådighet att genomföra de åtgärder som föreslås i färdplanen ser stadsledningskontoret därför att en fortsatt dialog behövs mellan lokala och nationella myndigheter.

För att Stockholm ska bli fossilbränslefritt behöver även externa aktörer, utifrån sina förutsättningar och verksamheter, prioritera och genomföra åtgärder för att göra sin del av arbetet. Det är även väsentligt att staden tillsammans med berörda myndigheter gör det så enkelt som möjligt för privatpersoner och näringsliv att bidra

till att målen nås.

De mål som anges i färdplanen är ambitiösa, ibland till och med mycket ambitiösa, och ett genomförande av föreslagna åtgärder kommer att innebära betydande insatser från en rad aktörer på såväl lokal, regional som nationell nivå.

Stadsledningskontoret föreslår med hänvisning till det ovan anförda att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att godkänna färdplanen med beaktande av vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

Facknämnder

Arbetsmarknadsnämnden

Arbetsmarknadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2013 att hänvisa till arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Rågsjö m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Gustafsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Arbetsmarknadsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 15 augusti 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser den föreslagna färdplanen angelägen för att uppnå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm. Inom arbetsmarknadsnämndens verksamheter pågår ett aktivt arbete i syfte att verksamheterna ska agera miljövänligt. Enligt den handlingsplan som nämnden fastställde den 20 november 2012 ska medarbetarna agera på ett sådant sätt att de bidrar till att miljöprogrammets mål om att miljöbelastningen från stadens transporter och resor ska minska uppnås.

Arbetsmarknadsförvaltningen delar miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om att det är viktigt att vara medveten om vad staden kan påverka och att staden har möjligheter att påverka utvecklingen genom att vara en aktiv föregångare, initiativtagare, upphandlare, utbildare samt genom att samverka och samordna andra aktörer. Vidare anser förvaltningen att det är ett bra förslag om att miljöförvaltningen

bistår stadsledningskontoret i deras uppdrag att utreda hur stadens egen organisation kan bli fossilbränsleoberoende år 2030.

Arbetsmarknadsnämnden föreslås att som yttrande över remissen hänvisa till vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 att hänvisa till exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Åke Askensten m.fl. (MP) och Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 juni 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänt

Exploateringskontoret anser att förslaget till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 är väl genomarbetat med ett bra upplägg i de delar som avser nybyggnation. Exploateringskontoret har inga invändningar mot förslaget bara några kommentarer.

Färdplan för nybyggnation

I färdplanen konstateras att med dagens teknik är det svårt att nå lägre energianvändning än 40 kWh/m² vid nybyggnation. Detta stämmer med den kunskap som exploateringskontoret fått i bl.a. arbetet med miljöprofileringen i Norra Djurgårdsstaden. Exploateringskontoret anser antagandet om etappvisa minskning av energianvändning i nybebyggelse från 55 kWh/m² idag till 30 kWh/m² år 2037 verkar vara ett bra upplägg och att förändringstakten verkar rimlig. Upplägget ger förutsättningar att ta tillvara erfarenheterna av energikraven. Det är långa ledtider i planering och byggnation, från markanvisning till färdig byggnad som varit i drift i två år är det sju år, vilket bidrar till att erfarenheterna av energikraven egentligen kan dras först ca 7 år efter markanvisning.

Fjärrvärme

Exploateringskontoret har inga synpunkter av miljöförvaltningens analys av fossila utsläppen av växthusgaser från fjärrvärmesystemet. De slutsatser som dras i färdplanen angående minskat underlag för fjärrvärmeproduktion på grund av energieffektiviseringar i staden är viktiga för fortsatta utvecklingen av fjärrvärmenätet. Utbyggnad av fjärrvärmenätet för nybyggnation är långsiktiga investeringar. Exploateringskontoret stöder därför färdplanens slutsats om att göra en fördjupad utredning av hur fjärrvärmenätet kan anpassas till minskat energi och effektbehov. Detta är något som bör ges hög prioritet för att stadens ska kunna ta rätt beslut i kommande nyexploateringar.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2013 att hänvisa till fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Bengt Sandberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Jakop Dalunde m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 augusti 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret anser att det framtagna förslaget på en färdplan som stakar ut vägen till ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050 är väl genomarbetat.

Kontoret delar färdplanens uppfattning om att lösningen inte enbart handlar om att byta ut fossila bränslekällor mot förnybara bränslekällor. Utmaningen för fastighetsägaren ligger i att få en så energisnål helhet som möjligt med en så låg negativ miljöpåverkan som möjligt. En helhet som består av byggnaden, förvaltningen och den verksamhet som bedrivs i byggnaden.

Denna helhet påverkas av många faktorer vilka även kan variera beroende på respektive byggnads unika förutsättningar, exempelvis om byggnaden är en idrottshall eller är klassad som bevarandevärd. Faktorer såsom lagar, regler, riktlinjer, krav, styrmedel och andra intressen måste kunna förenas och samspela för att en riktigt hög ambitionsnivå ska vara nåbar vad gäller byggnadens energiförbrukning och dess negativa miljöpåverkan.

Kontoret erfar att samverkan och dialog har en positiv kraft vilken verkar för utveckling. Därför efterfrågar kontoret forum för diskussioner kring denna helhet och hur dessa faktorer kan fås att samspela på byggnadsnivå. Forum är även önskvärt för diskussioner kring helheter i större skala såsom kvarter, områden och stadsdelar.

För att färdplanen ska stärka kontorets pågående arbete med klimat-, miljö- och energifrågan så efterfrågas även en kontinuerlig uppföljning med tydlig ansvarsfördelning. Kontoret föreslår att ett forum inrättas med uppdrag att driva och samordna arbetet med att uppfylla färdplanens målformuleringar.

Färdplan 2050 anses ligga i linje med nationella och internationella målsättningar inom klimatområdet. Kontoret ser klimatfrågan som en oerhört viktig fråga och en fråga som mänskligheten måste finna en lösning på.

Fastighetskontoret anser att den framtagna planen har en tillräcklig ambitionsnivå som ska vara möjlig att uppnå inom utsatt tidsram. Planen sätter inga hinder för, där det är möjligt, nå snabbare resultat. Fastighetskontoret avser att även fortsatt hålla en hög ambitionsnivå med målsättningar som utmanar detta i enlighet med stadens ”Vision 2030”.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2013 att

hänvisa till idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mehdi Oguzsoy (V), *bilaga 1*.

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 3 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Planen ger en bra bild av vilka svårigheter staden står inför men visar också att det finns möjligheter till en kraftig reduktion av växthusgaser. Det framgår tydligt att antagandena i scenarierna förutsätter att staden måste besluta i flera frågor och verka för och samverka med många aktörer för att lyckas. Därutöver behöver viss lagstiftning ses över och ny teknik utvecklas.

Minskningen av växthusgaser syftar ytterst till att skydda människan, men planen saknar ett tydligt hälsoperspektiv. I planen görs heller ingen bedömning av stockholmarnas efterfrågan på komfort, belysning, värme, kyla etcetera eller hur villiga de är att minska sin komfort.

Energi till fastigheter

Idrottsförvaltningen förbrukar stora mängder energi och vatten i idrottsanläggningarna och arbetar löpande med energieffektiviseringar. Idrottsnämndens miljöhandlingsplan och energiplan, den senare föreligger nu i reviderat förslag, ligger väl i linje med de föreslagna åtgärderna i färdplanen. Det finns en effektiviseringspotential mellan 10-20 procent, beroende på typ av anläggning.

Erfarenheten och förbrukningsstatistiken visar tydligt att användningen av verksamhetsel och fastighetsel har ökat. Den totala användningen av elektricitet kommer att öka ytterligare med nya anläggningar och med ökad komfort. Idrottsanläggningarna värms med fjärrvärme, oljan och gasen är ersatt med fjärrvärme, bergvärme eller solenergi. Då det finns mycket spillvärme att ta tillvara, bland annat i isproduktionen, är genomförandet av Fortums projekt "Öppen fjärrvärme" liksom projekt "Position 2030" angelägna.

Betydelsen av drift och skötsel av fastigheter berörs inte i färdplanen. Det är i den dagliga driften och med det tekniska kunnandet i fastigheterna som det går att realisera effektiviseringarna. En investering kan stå sig slätt om den inte tas om hand på rätt sätt.

Transporter

Staden uppmuntrade till distansarbete för cirka 10 år sedan, men det var få medarbetare i förvaltningen som slöt avtal om arbetsplats i hemmet. Anledningen var bland annat att avtalen var ofördelaktiga för arbetstagaren, bland annat kraven på arbetsplatsens utformning.

Transporterna mellan idrottsanläggningarna sker med elbilar och hybridbilar. För att klara målen krävs en utbyggnad av tankmöjligheterna. Ytterligare svårigheter är att hitta lämpliga arbetsmaskiner som är miljöklassade.

Kulturnämnden

Kulturnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2013 att hänvisa till kulturförvaltningens och Stadsarkivets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mats Berglund (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Ann Mari Engel (V), *bilaga 1*.

Kulturförvaltningens och Stadsarkivets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 4 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen och Stadsarkivet är positiva till förslaget ”Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050” och inväntar att planen konkretiseras för att se hur man på bästa sätt ska kunna bidra till att omsätta den i handling.

Enlig förslaget är det angeläget att energianvändningen är låg. Även om energiförsörjningen i framtiden blir fossilbränslefri kommer efterfrågan på biobränslen att öka i hela världen vilket kan leda till brist och höga priser på dessa. Kulturförvaltningen och Stadsarkivet fortsätter på redan inslagen väg att arbeta för energieffektiviseringar på olika sätt och ser fram emot ett ökat samarbete med stadens bostadsbolag för att skapa bästa möjliga förutsättningar för minsta möjliga energiförbrukning i sina lokaler.

Kulturförvaltningen och Stadsarkivet vill på alla sätt bidra till att stadens klimatarbete blir framgångsrikt och ser även fram emot att medverka till en fossilbränslefri organisation 2030.

Kyrkogårdsnämnden

Kyrkogårdsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 september 2013 att hänvisa till kyrkogårdsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Kyrkogårdsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 13 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Kyrkogårdsnämnden arbetar redan nu med att fasa ut fossilbränslen. Omfattande investeringar har gjorts i nya energilösningar och flera nyinvesteringar krävs framöver för att följa färdplanen.

Vid flera av nämndens kapell och personallokaler som värmts upp med olja har bergvärmepumpar installerats. Nämndens bägge krematorier drivs med naturgas men möjlighet finns att på sikt övergå till biogas. Överskottsvärme från krematorierna används till att värma upp egna lokaler i närområdet alternativt levereras till Fortums fjärrvärmenät. En första elbil har införskaffats till förvaltningen. Den står idag för 8-10 % av förvaltningens interna transporter.

Det är i det sammanhanget viktigt att ytterligare betona att för att uppnå målet fordras ett mycket målmedvetet arbete och att beslut som stödjer målet tas av staden, staten och enskilda aktörer i god tid. Avsättning av ekonomiska medel och inrättandet av styrmekanismer är en förutsättning för att planen ska kunna genomföras. Kyrkogårdsförvaltningen föreslår nämnden att ställa sig bakom "Förslaget till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050".

Servicenämnden

Servicenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2013 att hänvisa till socialförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 6 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen stödjer förslaget till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050. Det är, mot bakgrund av utvecklingen i staden och omvärlden, nödvändigt att hantera frågor om klimat, ekosystem, naturresurser, social utveckling och ekonomi som en helhet. Klimathotets olika möjliga konsekvenser gör det också nödvändigt att möta

frågorna i ett längre tidsperspektiv.

Det är givetvis viktigt att färdplanen och dess genomförande kan förenas med en hållbar social utveckling och en god ekonomi för staden. Samtliga dimensioner måste vägas in i beslutsfattandet. I ett långsiktigt perspektiv är miljön själva förutsättningen för människan, samhället och den ekonomiska utvecklingen. Samtidigt måste kostnader för exempelvis omställning av energiproduktion och transportsystem kunna hanteras i relation till stadens framtida ekonomiska utmaningar såsom hög investeringsnivå, fortsatta effektiviseringar i verksamheter med mera. Stadens framtidsutredning visar på viktiga frågeställningar samt förslag till utvecklingsområden vilka bör beaktas när färdplanen genomförs, följs upp och revideras. Med hänsyn till frågornas dignitet och komplexitet kan det vara värt att överväga hur beslutsunderlag framgent ska tas fram och utvecklas ytterligare.

Förvaltningen konstaterar att flera åtgärdsområden i planen, såsom exempelvis elproduktion, transporttjänster och miljöbilar berörs av stadens upphandlingar vilket kommer att innebära utmaningar för stadens upphandlingsverksamhet. Slutligen noterar förvaltningen att staden har begränsad rådighet över flera av målen i färdplanen. Indikatorerna i stadens ILS-system fångar i många fall inte dessa frågor varför uppföljning måste säkerställas på annat sätt.

Socialnämnden

Socialnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 juni 2013 att hänvisa till socialförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Socialförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Det är positivt att ett förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 har tagits fram. Förslaget visar att målet är möjligt att uppnå men att osäkerheten är stor om hur målet faktiskt ska kunna nås. I förslaget till färdplan framgår tydligt att stadens rådighet är begränsad och att staden i stor utsträckning är en av flera aktörer som behöver samverka för att uppfylla målet.

Förvaltningen instämmer i att det är viktigt att ha en dialog med nationella myndigheter så att staden får rimliga villkor att ta det kommunala ansvaret. Myndigheterna ska också tillsammans göra det så enkelt som möjligt för privatpersoner och näringsliv att bidra till att målet nås. Förslaget till färdplan framstår som en utgångspunkt för fortsatt arbete för att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

För att stadens nämnder och bolag ska kunna medverka i arbetet för att nå detta mål måste det finnas reella förutsättningar för denna medverkan. Arbetet har fungerat bra som hittills har bedrivits på så sätt att stadens miljöprogram är det styrdokument nämnden utgår ifrån, klarlägger sin egen miljöpåverkan och formulerar åtgärder i en miljöhandlingsplan för nämndens ansvarsområde. Miljöprogrammet är också en del av stadens integrerade ledningssystem ILS.

Det är angeläget att även fortsättningsvis arbeta på liknande sätt. Förslaget till färdplan anges knyta an till flera av stadens styrdokument bland annat Miljöprogram 2012-2015 och färdplanen föreslås revideras vart fjärde år samtidigt som stadens miljöprogram revideras. Om färdplanen successivt inarbetas i miljöprogrammet kommer den att integreras i stadens miljöarbete i de delar där staden har rådighet. Detta bör skapa förutsättningar för att styra nämndernas och bolagens arbete för att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Det är viktigt att steg för steg konkretisera hur arbetet ska bedrivas för att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. Arbete med denna inriktning pågår redan och i förslaget till färdplan anges inriktningen för fortsatt arbete men det behövs också ytterligare beslut för att styra stadens arbete. I vissa fall kan nya policydokument behöva utarbetas som stöd för arbetet att nå målet. Det gäller exempelvis förslaget att vissa yrkesgrupper kan distansarbeta för att minska resandet. Staden har idag ingen policy för distansarbete och skulle behöva ta fram en sådan för att klarlägga förutsättningarna för såväl staden som arbetsgivare som för medarbetarna.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 5 september 2013 att hänvisa till stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

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

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 augusti 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret ser mycket positivt på att staden tar målet om en fossilbränslefri stad år 2050 på allvar och att en analys av vilka åtgärder som krävs har

redovisats. Det är viktigt att samtliga aktörer blir medvetna om att nödvändiga åtgärder börjar genomföras så fort som möjligt

Färdplanen utesluter utsläpp utanför kommunens gräns – det är logiskt utifrån upplägget och uppdraget. Men det är ändå viktigt att inte försumma utsläpp utanför Stockholm i det framtida klimatarbetet. Detta är en fråga som måste diskuteras och hanteras genom ett brett samarbete med andra aktörer.

Färdplanen saknar kostnadsanalyser vilket behövs för att kunna bedöma genomförbarheten.

Färdplanens antaganden om befolkningsökning

Färdplanen gör antaganden och scenarier för de olika sektorerna och gör beräkningar av potentialen för minskning av energianvändning och användning av fossila bränslen. Förutsättningen är en befolkningsökning jämfört med 2012 på 40%, d.v.s. att staden år 2050 ska ha en befolkning på 1,2 miljoner. Det är en betydligt lägre genomsnittlig årlig befolkningsökning än vad vi haft de senaste sju åren och det är också lägre än vad stadens framtidsutredning 2013 anger. Där antas att stadens befolkning uppgår till 1,2 miljoner redan år 2040. Vidare antar färdplanen att det tillkommer 5000 nya bostäder per år under perioden.

Färdplanen gör vidare antagandet att energibehovet också ökar med 40% till 2050, vilket talar emot antagandet att staden måste se till att avsevärt minska energibehovet framöver för att nå målen med fossilfrihet och väsentligt minskade utsläpp.

Historiskt har befolkningsutvecklingen precis som byggandet varierat kraftigt under olika perioder. Färdplanen bör därför kompletteras med en analys av hur potentialen av utsläppsminskningar påverkas av om befolkningsutvecklingen och bostadsbyggandet blir större respektive lägre än vad som antas i planen.

EU-direktiv

Bland de faktorer som kan underlätta målpfyllelsen, och som inte nämns i färdplanen, är EU:s energieffektiviseringsdirektiv där det finns ett krav på mätning av varmvatten i lägenheter som gäller från 2017. Kravet är visserligen villkorat av att det ska vara tekniskt genomförbart och kostnadseffektivt, men det bör ändå anses vara en viktig åtgärd för att spara varmvatten. Ett annat direktiv som också bör nämnas som ett styrmedel är direktivet avseende näranollenergibyggnader.

Transporter och den fysiska planeringen

En av de avgörande faktorerna för att klara målet om en fossilbränslefri stad är att kraftigt öka kapaciteten i kollektivtrafiken. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om vikten av en samplanering av bebyggelse och kollektivtrafik och det är också en fråga som är viktig i den fysiska planeringen på olika nivåer.

Större infrastruktursatsningar är frågor med många aktörer och intressen som måste jämkas samman för att uppnå effektiva lösningar. Den nödvändiga kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken som förutsätts i planen kommer bli svår att

uppnå, både med hänsyn till ekonomi och fysiska förutsättningar.

Den fysiska utformningen och placeringen av ny bebyggelse har betydelse för energianvändningen. Stadsbyggnadskontoret har i det nya förslaget till energiplan tagit upp denna fråga och föreslår att staden ska verka för ett ökat kunskapsutbyte i denna fråga mellan stadens förvaltningar samt andra offentliga och privata aktörer. Alla vägar måste prövas för att staden ska nå fram till målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 att hänvisa till trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

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

Reservation anfördes av Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret koncentrerar remissvaret på sina ansvarsområden, vilka är transporter på land samt avfallshantering.

Trafikkontoret vill först understryka att kontoret stödjer intentionen i färdplanen. Åtgärderna och innehållet återfinns i och är i linje med såväl stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, som stadens översiktsplan, Promenadstaden. De delar som berör avfallshantering överensstämmer också med kontorets Avfallsplan. Avfall berörs dock i liten utsträckning av planen eftersom Stockholmnarnas konsumtion av varor producerade utanför kommunen inte är inkluderade. Angående åtgärder för att minska mängden avfall vill kontoret föra fram vikten av information för att påverka människors beteende.

Trafikkontoret instämmer också i att en kombination av de fyra tidigare nämnda åtgärdskategorierna är nödvändig för att nå målet ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. Kontoret har tillsammans med andra aktörer stor möjlighet att påverka de första tre kategorierna. Flera av åtgärderna som tillhör respektive kategori utförs också redan idag när kontoret arbetar med Framkomlighetsstrategin och Promenadstaden. Kontoret och staden i övrigt har begränsad rådighet över den fjärde kategorin. Där är det istället staten och EU som behöver fatta de beslut som leder fram till målet.

Trafikkontoret efterlyser mera djupgående analyser av hur åtgärderna påverkar varandra och vad som är bästa mix från ett samhällsekonomiskt perspektiv samt i

vilken ordning olika åtgärder bör sättas in för bästa effekt. När en sådan fortsatt analys tas fram av miljöförvaltningen vill trafikkontoret gärna delta. Kontoret kommer gärna med synpunkter och råd men har i nuläget inte resurser till ytterligare studier utöver vad som redan görs inom ramen för Framkomlighetsstrategin, Parkeringsplan, Gångplanen etc. Det är därför angeläget att resurser för fördjupade studier reserveras inom ramen för projektet med färdplanen.

Trafikkontoret anser att de antaganden som görs om överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik kan vara optimistiska. Framkomlighetsstrategins beräkningar om ökade kollektivandelar bygger på att de nya resorna som tillkommer under högttrafik till följd av befolkningsökningen sker i högre grad med kollektivtrafik, cykel och gång. Att få en högre andel av de två tredjedelar av resor som sker utanför högttrafiken att ske med annat färdmedel än bil är av erfarenhet mycket svårt. Detta innebär emellertid inte att ökad kapacitet i kollektivtrafiken inte är nödvändigt. Tvärt om instämmer kontoret i färdplanens bedömning att en stor utbyggnad samt ökat utbud av kollektivtrafik är vägen framåt. Dock är kollektivtrafikens huvudsyfte att effektivt förflytta människor, inte främst att minska miljöpåverkan av resande.

Trafikkontoret anser att det bör förtydligas på vilket sätt rekyleffekten tas med i färdplanen. Traditionellt har energieffektiviseringar av privatbilen till stora delar ätits upp av starkare motorer och tyngre fordon. Mindre energiåtgång gör också resor med bil billigare vilket kan vara ett incitament för längre och fler resor. En viktig fråga är därför hur staden och staten styr för att motverka denna typ av effekter.

Trafikkontoret saknar resonemang kring hur acceptans för åtgärderna i färdplanen kan skapas hos Stockholmare. Att nå målet ett fossilbränslefritt Stockholm kommer innebära att staden påverkar människors vanor och liv. Kontoret anser att staden måste ha en plan för hur vi får med oss stadens medborgare på färden till ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. En grundförutsättning för att medborgarna ska kunna fatta långsiktigt hållbara beslut är att det finns ekonomiska incitament som styr i rätt riktning. Det är därför viktigt med tydliga spelregler som leder till effektiva anpassningar också på lång sikt.

Kontoret instämmer alltså i att det som föreslås i färdplanen är nödvändigt för att nå målet men saknar svar på frågan hur staden når dit.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2013 att hänvisa till utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Per Olsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 4 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att förslaget till färdplan är ett viktigt och angeläget dokument. Utbildningsförvaltningen som hyresgäst ser med viss oro på att kostnaderna för att SISAB:s underhåll kan öka kraftigt, när utbyte av uppvärmningsanläggningar som drivs med fossilbränsle sker. Det kan i sin tur påverka verksamheten i de fall andra underhållsåtgärder skjuts på framtiden.

Äldrenämnden

Äldrenämnden beslutade vid sitt sammanträde 24 september 2013 att hänvisa till utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Christopher Ödmann m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mirja Räihä m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Torun Boucher (V), *bilaga 1*.

Äldreförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 29 augusti 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen har i förslaget till färdplan redogjort för det långsiktiga arbetet och vikten av samarbete mellan staden, staten och enskilda aktörer för att nå ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050.

Äldreförvaltningen ställer sig positiv till förslaget om färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm. För att nå målet bör hela stadens organisation uppdras att arbeta i enlighet med den föreslagna färdplanens inriktning. Tydliga uppdrag och mål bör formuleras i framtida budgetar och till dessa koppla indikatorer och jämförelsetal som redovisar utvecklingen mot att nå målsättningen om ett Stockholm utan fossila bränslen.

Stadsdelsnämnder

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Anders Löwdin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Lillemor Samuelsson (V), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är mycket positiv till att Stockholm, med sin långa historia av framgångsrikt miljöarbete, nu tagit fram en färdplan för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050. Förslaget till färdplan ger, enligt förvaltningens uppfattning, en bra bild av den omfattande utmaning som staden liksom hela samhället står inför och har ett ambitiöst upplägg med tidplan för beslut, åtgärder, riskbedömningar och uppskattningar av kostnader.

För att målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 inte ska bli ett argument för att skjuta upp åtgärder, som är möjliga att påbörja redan idag, så bör relevanta ekonomiska medel snarast avsättas och styrmekaniker inrättas och samordnas. Förutom ett målmedvetet arbete, som måste innefatta beslut på statlig nivå, inom landstinget och av andra aktörer, så kräver målen i färdplanen även en kontinuerlig uppföljning med tydligt utpekad ansvarsfördelning. Önskvärt är att en styrgrupp inrättas, under stadshusets centrala ledning, med ansvar för att driva och samordna klimatarbetet.

Miljömålsarbete och hållbara infrastrukturesatsningar är viktiga processer som hela regionen bör samverka kring varför det är angeläget att samhällsplaneringen görs framsynt på alla plan. En kommun är, i stor utsträckning, beroende av övergripande regelverk varför beslut bör utarbetas på nationell nivå som stöder målet. I första hand handlar det om tillgång på förnybara bränslen, elektricitet, producerad utan fossila bränslen, och sammansättning av fordonsparken.

En växande storstadsregion behöver ett livskraftigt näringsliv med goda förutsättningar för företagen varför förvaltningen finner det positivt att Bromma flygplats förutsätts vara kvar 2050. Vad gäller övrig infrastruktur så behöver staden, utöver en kapacitetsstark kollektivtrafik med utbyggd spårvagn, tunnelbana och annan miljövänlig kollektivtrafik även fler avlastande leder som kan binda samman de södra och norra länsdelarna. Vägkapaciteten mellan Saltsjön och Mälaren har inte byggts ut sedan Essingeleden öppnade 1967 vilket nu har lett till att vägen slits hårt med stora

reparationsbehov till följd.

För att regionen ska ha en fortsatt god tillväxt måste det finnas valmöjligheter och för många är bilen en nödvändighet för att kunna klara sin vardag och ta sig till och från arbetet. Bilinnehav måste inte nödvändigtvis vara negativt om bilarna kan göras miljövänliga och framdrivas utan fossila bränslen. Ett halverat bilresande, som planen föreslår, riskerar att drabba de som behöver bilen allra mest varför en dämpad efterfrågan av motorfordonsresor bör vara kopplat till goda alternativ istället för restriktioner.

I takt med en ökande byggnation så förändras gränserna alltmer mellan innerstad och ytterstad varför det bör vara mer relevant att tillämpa den centrala staden som planeringsbegrepp. Trängsel och luftproblem är inte ett mindre problem i stadsdelar som Alvik och Traneberg m.fl. än i innerstaden. I färdplanens framtida tillämpning vill förvaltningen även framhålla vikten av att Stockholms park- och naturmarksvärden utgör utgångspunkten i all planering. Förutom ökad hälsa och trivsel så bidrar en rik grönstruktur till bättre luftmiljö vilket är en förutsättning för ett långsiktigt hållbart samhälle.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Magnus Dannqvist m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Rosa Lundmark (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Åsa Öckerman m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen har inget att erinra mot färdplanen, utan ser det som förtjänstfullt att stadens klimatarbete har högt ställda mål som kopplas till nationella och internationella klimatmål. Färdplanen är nära sammankopplad till övriga styrande dokument som staden ska arbeta efter i klimat- och miljöarbetet.

Förvaltningen arbetar enligt stadens miljöprogram och nämndens miljöhandlingsplan för att inom verksamheterna bidra till så liten klimatpåverkan som möjligt. Mycket i färdplanen berör emellertid frågor där stadsdelsnämnden inte har

rådighet. Stadens alla delar, och de olika verksamheterna, behöver emellertid ses som en helhet där förutsättningar skapas för att staden ska kunna bedriva klimatomässigt fungerande och energieffektiv verksamhet.

Förvaltningen vill också lyfta betydelsen av förenkling och motivation för stadens invånare, besökare och verksamma att både persontransporter och varutransporter kan ske på ett så effektivt och klimatomvänligt sätt som möjligt genom utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik och gång/cykel. Den frågan har även koppling till stadens möjliga utveckling i enlighet med översiktsplanen.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Laura Roselli (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mariana Moreira Duarte m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Eva Gustafson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har flera strategidokument som är sammankopplade med varandra. Översiktsplanen *Promenadstaden*, Miljöprogram för Stockholm 2012-2015 och Framkomlighetsstrategin för att nämna några. Nämnden har utifrån miljöprogrammet beslutat om en miljöhandlingsplan som förvaltningen arbetar efter för att skapa en mer resurseffektiv verksamhet.

Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 är ytterligare ett dokument som kan sammankopplas med ovanstående strategier. Förslaget är ambitiöst och visar tydligt på nödvändigheten av att alla parter samverkar för att målet ska nås. Staten, staden och alla andra aktörer är lika viktiga.

De flesta åtgärder som beskrivs i färdplanen för att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 är utanför nämndens rådighet. Dock kan vi föregå med goda exempel i det lilla formatet som exempelvis att endast leasa fordon som går på förnyelsebara drivmedel. En strikt tillämpning av resepolitiken med mer kollektivt resande alternativt gång eller cykel är ett annat sätt i rätt riktning.

Staden som helhet kan minska klimatpåverkan och driva en mer energieffektiv verksamhet. Det är svårt att ha synpunkter på vilka de mest effektiva åtgärderna är i ett

så långt perspektiv som fram till 2050. Utbyggnaden av kollektivtrafiken och anläggandet av bra cykelstråk är viktiga faktorer för att minska biltrafiken i staden. Förslaget överensstämmer med stadens övriga styrdokument som miljöprogrammet och framkomlighetsstrategin. Förvaltningen har inga invändningar mot förslaget. Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Jessica Jormtun m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Carita Stenbacka Tenezakis (V), *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget till färdplan visar tydligt på behovet av ett omfattande arbete för att uppnå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. I planen presenteras en rad förutsättningar, risker och analyser av åtgärder som måste till för att klara av en sådan utmaning. Åtgärderna kommer att innebära avsevärda investeringar i miljövänlig teknik, utbyggd kollektivtrafik, om- och utbyggd infrastruktur för ökade gång- och cykeltransporter m.m. Ekonomiska och rättsliga styrmedel krävs parallellt med ökad information och kunskap hos medborgarna. Staden själv har inte rådighet i alla de åtgärder som föreslås utan bygger på samarbete med och påverkansarbete mot andra aktörer.

De analyserade åtgärderna i planen presenteras som ”verka för” åtgärder. För att uppnå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm bör dessa så snart det överhuvudtaget är möjligt omvandlas till mål för staden och omsättas till indikatorer och aktiviteter. De beskrivna förutsättningarna, riskerna och åtgärderna bör på ett tydligt sätt kopplas ihop med och relateras till de befintliga styrdokument som färdplanen knyter an till. På så sätt blir målbilden tydligare och vägen dit lättare att få överblick över.

Färdplanen föreslås ses över i samband med att Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi revideras, vilket sker vart fjärde år samtidigt som stadens miljöprogram revideras.

För att driva på utvecklingen och för att klara målet tror förvaltningen att

utvecklingen kontinuerligt behöver följas.

En tidplan för hela färdplanens alla olika delar bör också fastställas för att lättare kunna följa att utvecklingen går åt rätt håll och i så tidiga skeden som möjligt se eventuella avvikelser och hinder.

En stor del av koldioxidutsläppen sker från transporter och många av åtgärdsförslagen rör persontransporter i Stockholm.

En viktig åtgärd är förstås överföringen av persontransporter från bil till kollektivtrafik, gång och cykel som kräver nya investeringar, vilket det också planeras för i staden. Till exempel kan en satsning som Spårväg Syd och annan spårbunden trafik i stor utsträckning bidra både till att det skapas fler bostäder samt till en betydande överföring av personresor till kollektivtrafiken.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Bengt Roxne m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Leif Larsson (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jakobsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 8 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Visionen om att Stockholm år 2050 ska nå målet om att bli fossilbränslefritt innehåller många utmaningar. Förutom att fossila bränslen måste bytas ut behövs det ett omfattande arbete med att minska energianvändningen inom både transport- och fastighetssektorn. Den förnybara energin ska räcka till både transporter, uppvärmning och elanvändning.

Trafik och uppvärmning står i dag för de största klimatpåverkande utsläppen i regionen. Trenden pekar samtidigt mot en fortsatt tillväxt och att den kraftiga inflyttningen till Stockholmsregionen fortsätter. Fler människor behöver använda klimatsmarta och ändamålsenliga transporter samt få tillgång till energieffektiva bostäder och arbetsplatser. Några av de största utmaningarna för klimat- och energiarbetet handlar om hur vi ska kunna stödja utvecklingen och bidra till att regionens fortsatta tillväxt sker på ett attraktivt sätt samtidigt som vi kraftigt minskar

vår klimatpåverkan. Om vi ska lyckas med omställningen kommer även insatser från enskilda att krävas, till exempel förändringar i konsumtions- och resvanor.

Förvaltningen är positiv till förslaget om *Stockholms stads färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050* som är en ambitiös genomgång av nuläget med analyser över möjliga scenarier. Helt klart är att klimatomställningen inte kan vänta. Ett flertal beslut måste tas på nivåer som Stockholm stad inte har egen rådighet över vilket gör att alla nödvändiga samarbeten och projekt måste påbörjas snarast.

Förvaltningen anser att ett viktigt led i genomförandet av färdplanen är att skapa en effektiv, återkommande uppföljning riktad till nyckelaktörer. I det fortsatta arbetet bör konkreta åtgärdsplaner samt metoder för att kunna följa upp målen i färdplanen utarbetas. Målen måste följas upp i syfte att skapa engagemang för nya insatser. Åtgärdsarbetet måste följas upp i syfte att inspirera, sprida goda idéer, bidra till samarbeten samt identifiera behov av ytterligare insatser. Ett inledande steg kan därför vara att fastställa en tydlig och hanterlig metod för uppföljning.

Det är också viktigt att staden prioriterar att delta i utvecklingen och genomförandet av åtgärder för att minska hela regionens klimatpåverkan. För att lyckas är samarbete över bransch- och organisationstillhörighet samt geografiska gränser nödvändigt.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Anders Ödmark m. fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Reijo Kittilä (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Charlotta Schenholm (FP), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna färdplanen som kan ses som ytterligare ett steg på väg mot ett Stockholm i världsklass. Planen är ambitiös och visar att Stockholm har chans att inta en ledande position när det gäller klimatarbetet. Planen kan samtidigt ge andra kommuner och aktörer inspiration att aktivt arbeta för att skapa ett miljövänligare samhälle.

Som framgår av ärendet ställs stora krav på samarbete inte bara inom Stockholms stad utan även med andra organisationer och aktörer, främst inom stockholmsregionen

men även nationellt.

Vad gäller förutsättningarna för att kunna nå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 anges att staden i en rad olika avseenden ska ”verka för”. Uttrycket ”verka för” är, som förvaltningen uppfattar det, alltför oprecist. Det behövs tydligare vägledning för hur samarbetet mellan staden och olika aktörer ska utformas och vad som förväntas uppnås.

Av ärendet framgår inte heller tydligt ansvarsfördelningen inom staden och inget nämns om stadsdelsnämndernas eventuella roll i sammanhanget. Det är viktigt att det klart framgår var ansvaret för olika insatser och åtgärder ligger.

De förändringar som måste göras för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 kommer att påverka stadens alla boende och besökare. Inte minst människors resvanor måste ändras radikalt. Bilresandet måste minska avsevärt till förmån för cykling, gång och kollektivresande. Det är viktigt att de åtgärder som vidtas inte försvårar eller försämrar människors vardag och livskvalitet.

Som framgår av ärendet måste kollektivtrafiken byggas ut till nära nog fördubblad kapacitet, vilket betyder att samarbetet med SL är av avgörande betydelse. Vidare framgår att resandet med bil måste minska väsentligt och färdplanen bygger bl.a. på att gatuparkering avskaffas, parkeringstaxan höjs och trängselskatten utökas/differentieras.

Förvaltningen vill framhålla vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som kommer att genomföras och om att syftet är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed en miljövänligare stad.

Om parkeringsavgifterna kommer att höjas och möjligheterna till gatuparkering försvinner kommer stockholmarna sannolikt i allt större utsträckning att vilja ansluta sig till bilpool istället för att ha egen bil. För att öka tillgången till bilpooler tycker förvaltningen att staden bör se över möjligheterna att låta de bilar staden har till sitt förfogande ingå i en bilpool. Det kan exempelvis röra sig om helger då många av bilarna inte används och då många stockholmare kan vilja ha tillgång till bil för t.ex. familjeutflykter eller större inköp. Staden disponerar totalt cirka 800 bilar. Trafikkontoret använder redan idag enbart bilpoolsbilar. Förvaltningen anser att fler förvaltningar borde överväga att använda bilpooler istället för att ha egna bilar eller leasingbilar.

Som framgår av ärendet är byte till elbilar ett sätt för att minska utsläppen av klimatgaser. Om stockholmarna ska övergå till elbilar i den utsträckning som behövs för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 måste staden, som förvaltningen ser det, aktivt arbeta för att fasa ut fossilbränsleddrivna bilar. Detta kan exempelvis ske genom att samtliga parkeringsplatser och parkeringshus förses på laddningsmöjligheter där bilen snabbt och enkelt kan laddas mot en avgift.

Som ett led i arbetet för att minska resandet anges bl.a. att Stockholms stad ska gynna distansarbete, vilket förvaltningen tycker är positivt. En för staden gemensam policy för distansarbete saknas dock.

Av ärendet framgår inget närmare om hur och när uppföljning av olika åtgärder ska göras. Detta gäller både åtgärder som staden kommer att vidta och åtgärder som behöver vidtas av andra aktörer. Förvaltningen anser att uppföljning bör ske inom ramen för stadens system för integrerad ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi (ILS).

Kommunstyrelsen har i budget 2013 beslutat att utreda förutsättningarna, möjligheterna och kostnaderna för stadens egen organisation att vara fossilbränsleoberoende 2030. Utredningen, som genomförs av stadsledningskontoret, ska omfatta stadens egen organisation och de varor och tjänster som staden upphandlar inom sitt geografiska område. De förslag till åtgärder och insatser som utredningen leder till kommer således att mera direkt påverka de verksamheter stadsdelsnämndernas ansvarar för än den nu presenterade färdplanen.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 18 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Shadi Larsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna färdplanen som kan ses som ytterligare ett steg på väg mot ett Stockholm i världsklass. Planen är ambitiös och visar att Stockholm har chans att inta en ledande position när det gäller klimatarbetet. Planen kan samtidigt ge andra kommuner och aktörer inspiration att aktivt arbeta för att skapa ett miljövänligare samhälle.

Som framgår av ärendet ställs stora krav på samarbete inte bara inom Stockholms stad utan även med andra organisationer och aktörer, främst inom stockholmsregionen men även nationellt.

Vad gäller förutsättningarna för att kunna nå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 anges att staden i en rad olika avseenden ska ”verka för”. Uttrycket ”verka för” är, som förvaltningen uppfattar det, alltför oprecist. Det behövs tydligare vägledning för hur samarbetet mellan staden och olika aktörer ska utformas och vad som förväntas uppnås.

Av ärendet framgår inte heller tydligt ansvarsfördelningen inom staden och inget nämns om stadsdelsnämndernas eventuella roll i sammanhanget. Det är viktigt att det klart framgår var ansvaret för olika insatser och åtgärder ligger.

De förändringar som måste göras för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 kommer att påverka stadens alla boende och besökare. Inte minst människors resvanor måste ändras radikalt. Bilresandet måste minska avsevärt till förmån för cykling, gång och kollektivresande. Det är viktigt att de åtgärder som vidtas inte försvårar eller försämrar människors vardag och livskvalitet.

Som framgår av ärendet måste kollektivtrafiken byggas ut till nära nog fördubblad kapacitet, vilket betyder att samarbetet med SL är av avgörande betydelse. Vidare framgår att resandet med bil måste minska väsentligt och färdplanen bygger bl.a. på att gatuparkering avskaffas, parkeringstaxan höjs och trängselskatten utökas/differentieras.

Förvaltningen vill framhålla vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som kommer att genomföras och om att syftet är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed en miljövänligare stad.

Om parkeringsavgifterna kommer att höjas och möjligheterna till gatuparkering försvinner kommer stockholmarna sannolikt i allt större utsträckning att vilja ansluta sig till bilpool istället för att ha egen bil. För att öka tillgången till bilpooler tycker förvaltningen att staden bör se över möjligheterna att låta de bilar staden har till sitt förfogande ingå i en bilpool. Det kan exempelvis röra sig om helger då många av bilarna inte används och då många stockholmare kan vilja ha tillgång till bil för t.ex. familjeutflykter eller större inköp. Staden disponerar totalt cirka 800 bilar. Trafikkontoret använder redan idag enbart bilpoolsbilar. Förvaltningen anser att fler förvaltningar borde överväga att använda bilpooler istället för att ha egna bilar eller leasingbilar.

Som framgår av ärendet är byte till elbilar ett sätt för att minska utsläppen av klimatgaser. Om stockholmarna ska övergå till elbilar i den utsträckning som behövs för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 måste staden, som förvaltningen ser det, aktivt arbeta för att fasa ut fossilbränsle drivna bilar. Detta kan exempelvis ske genom att samtliga parkeringsplatser och parkeringshus förses på laddningsmöjligheter där bilen snabbt och enkelt kan laddas mot en avgift.

Som ett led i arbetet för att minska resandet anges bl.a. att Stockholms stad ska gynna distansarbete, vilket förvaltningen tycker är positivt. Norrmalms stadsdelsförvaltning har antagit en policy för distansarbete. Däremot saknas en för staden gemensam policy.

Av ärendet framgår inget närmare om hur och när uppföljning av olika åtgärder ska göras. Detta gäller både åtgärder som staden kommer att vidta och åtgärder som behöver vidtas av andra aktörer. Förvaltningen anser att uppföljning bör ske inom ramen för stadens system för integrerad ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi (ILS).

Kommunstyrelsen har i budget 2013 beslutat att utreda förutsättningarna, möjligheterna och kostnaderna för stadens egen organisation att vara fossilbränsleoberoende 2030. Utredningen, som genomförs av stadsledningskontoret,

ska omfatta stadens egen organisation och de varor och tjänster som staden upphandlar inom sitt geografiska område. De förslag till åtgärder och insatser som utredningen leder till kommer således att mera direkt påverka de verksamheter stadsdelsnämndernas ansvarar för än den nu presenterade färdplanen.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Anki Erdman (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Birgitta Hald Svensson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Färdplanen är en del av arbetet i staden, regionen, Sverige och EU för att nå långsiktiga klimatmål, ytterst för att klara FN:s tvågraders mål. I förslaget till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050 beskrivs behovet av flera viktiga ställningstaganden och beslut på olika nivåer i samhället. Förvaltningen saknar närmare kompetens att bedöma förslagets tekniska genomförbarhet. Emellertid får förvaltningen framhålla att delar av de insatser som beskrivs i remissen redan nu påbörjats på Järvafältet, såväl inom ramen för projektet Hållbara Järva som projekt där stadsdelsförvaltningen samverkar med olika lokala aktörer.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 18 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Ewa Larsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Claes Elmgren m.fl. (S), *bilaga 1*.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 juni 2013

har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningens projektgrupp har försökt täcka in och avgränsa det stora uppdraget. Förslaget är mycket genomarbetat.

Förvaltningen konstaterar att färdplanen förutsätter många olika beslut – om dessa inte genomförs kommer inte färdplanen att hålla. Förvaltningen har inte möjlighet att överblicka de ekonomiska konsekvenserna av förslaget, men anser att dessa behöver utredas närmare.

För att Skarpnäcks stadsdelsförvaltning ska kunna bidra till färdplanen är det viktigt med en tydlig områdesplanering inom hela stadsdelsområdet. Motstridiga önskemål kolliderar. Det måste tydliggöras vilka områden som kan bebyggas, vilka områden som ska vara grönområden och vilka ytor som ska reserveras för infrastruktur och kollektivtrafik. Det uppstår redan intressekonflikter när förvaltningen exempelvis behöver lokalisera tillfälliga paviljonger för förskolor eller anvisa platser för lagring av snö.

Förvaltningen efterlyser även stöd för att kunna agera i enlighet med färdplanen. Det behöver t ex klargöras hur stadens entreprenörer ska bidra till att nå målsättningarna.

För övrigt är förvaltningen tveksam till förslaget om ökande användning av biodiesel. Det är bra för Stockholm men kan flytta miljöproblem till andra delar av världen. Palmoljeodlingar och sojaodlingar sprider sig i tredje världen med skövling av regnskog som följd.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Rebwar Hassan m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Rudy Espinoza (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Jan Jönsson m.fl. (FP) samt Andreas Lundin m.fl. (M), *bilaga 1*.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Färdplanen för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 innehåller ambitiösa målsättningar. I och med den befolkningsökning som sker och kommer fortsätta i Stockholms stad är det av yttersta vikt att användandet av fossila bränslen minskar och användandet av förnyelsebara energikällor ökar.

Förvaltningen arbetar utifrån den av Skärholmens stadsdelsnämnd antagna Miljöhandlingsplanen. Enligt Stockholms stads Miljöprogram 2012-2015 ska miljöhandlingsplanen kartlägga förvaltningens samtliga verksamheters miljöpåverkan och innehålla åtgärder för att minska påverkan. Samtliga enheter och verksamheter ska implementera miljöhandlingsplanen i det dagliga arbetet. Miljöhandlingsplanen revideras årligen i samband med framtagandet av verksamhetsplanen.

Flertalet av de åtgärder och åtaganden som beskrivs i färdplanen för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 omnämns i miljöhandlingsplan. Förvaltningen har en resepolicy för miljövänliga resor i tjänsten vilket bland annat innebär att samtliga resor som genomförs i tjänst ska övervägas. Kollektivtrafik, cykel och gång är föredragna färdmedel. Om bilresor är nödvändiga ska de i stor utsträckning ske i förvaltningens miljöbilar. Förvaltningen arbetar långsiktigt med att utveckla digitala mötesforum vilket kommer minska resandet i tjänst.

Förvaltningen har endast miljöbilar och samtliga körs på dubbfria däck. Enligt miljöhandlingsplanen är målsättningen att miljöbränsle ska utgöra 77 procent av den totala mängden bränsle i miljöbilarna vid årets slut. Andelen etanol i förvaltningens etanolbilar ska utgöra 98 procent och andelen gas i förvaltningen gasbilar ska utgöra 65 procent vid årets slut. För närvarande tyder mätningar på att målsättningarna kommer uppnås. Förvaltningens elbil används regelbundet och ambitionen är att utöka andelen/antalet miljöbilar på längre sikt.

I färdplanen omnämns ökad tillgång till biobränsle som en av de avgörande förutsättningarna för att Stockholms stad ska bli fossilbränslefritt till år 2050. Förvaltningen har för avsikt att öka andelen miljöbränsle i förvaltningens miljöbilar men upplever det problematiskt i och med att tillgången till miljöbränsle är begränsat. För att öka andelen miljöbränsle måste tillgången till bränslet öka.

Förvaltningen arbetar aktivt med att minska energianvändningen inom verksamheterna. Under år 2013 är målsättningen att minska energianvändningen i verksamheten med minst tio procent och ha en förbrukning om 57kWh/kvm. Förvaltningen har varit i kontakt med Energicentrum för att få information om energieffektivisering i byggnader för att under 2013 inleda ett arbete för energieffektivisering i förvaltningens byggnader och lokaler. På grund av en begränsad budget kommer åtgärderna vara av enklare och mindre kostsamma slag men långsiktigt bidra till minskad energianvändning och innebära minskade energikostnader för förvaltningen.

Förvaltningen anser som det står i färdplanen att andelen resanden med kollektiva färdmedel måste öka. Kollektivtrafiken ska vara ett tillgängligt och attraktivt alternativ för många. Förvaltningen har vid flertalet tillfällen påpekat behovet av ett väl utbyggt

och utvecklat kollektivtrafiksystem, framförallt uppmärksammar förvaltningen behovet av bättre tvärförbindelser inom Söderort och tätare tunnelbanetrafik.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Ornina Younan m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Jonas Ljungstedt (V) samt Derya Uzel m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Katrin Åslund m.fl. (FP) samt Ole-Jörgen Persson m.fl. (M), *bilaga 1*

Ersättnyttrande gjordes av Sara Andersson (C), *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

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. Stadsdelsförvaltningen vill lyfta fram att den här typen av energibesparande investeringar är kostsamma vilket kan fördröja processen. Stadsdelsförvaltningen 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 bussturer 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 öppnas upp för att effektivisera godstransporterna i stadsdelen enlighet 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.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 18 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Erik Malm m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Gunnar Ågren (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Per Henriksson (FP) och Fredrik Lindstål (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 23 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att förslaget till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 är ett mycket viktigt och angeläget dokument som bör genomsyra stadens styrdokument så att staden kan nå den uppsatta målsättningen. Staden har en mycket viktig roll som initiativtagare samt att samordna de aktörer som krävs för att

möjliggöra att målet uppnås. Staden är också en viktig part som kan verka för att nödvändiga styrmedel tas fram exempelvis för att öka tillgången till miljöbränslen.

För att bidra till att öka andelen biobränslen som används inom flygtrafiken bör staden undersöka möjligheten att ställa krav på maximal inblandning av biobränslen i flygbränslet i samband med omförhandling av avtalet för Bromma flygplats.

För att Stockholm ska lyckas bli fossilbränslefritt till år 2050 är det angeläget att staden arbetar för att genomföra den framtagna framkomlighetsstrategin och övriga styrdokument och planer som ska resultera i ett hållbart transportsystem, exempelvis cykelplanen. Stadens målsättning att planera för färre transporter genom en tätare stad måste fortsätta och utvecklas.

För att trygga de olika förvaltningarnas och bolagens arbete med att nå målsättningen, måste tydliga direktiv utgå och arbetet måste styras och samordnas centralt i staden.

Förvaltningen anser att det är viktigt att staden tillsammans med andra aktörer verkar för att göra det så enkelt som möjligt för privatpersoner och näringsliv att bidra till att målet uppnås. Staden bör också arbeta fram ett kommunikationsprogram kring stadens målsättning så att det klart framgår för medborgare, näringsliv och besökare vilket mål staden har och vad det innebär.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Viktor Morawski m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 18 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande synpunkter

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

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

I färdplanen anges att beräkningarna inte inkluderar växthusgasutsläpp från stockholmares resor utanför kommungränsen, och inte heller produktion av varor och

tjänster som stockholmarna konsumerar, men som tillverkas utanför kommunen. Detta ligger utanför de systemgränser som används för beräkningarna. Eftersom man kan anta att dessa utsläpp har ökat, och kommer att fortsätta öka utan åtgärder, så skulle det ändå vara intressant att ta med ett resonemang kring det.

Tidplan och uppföljningar

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

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

Uppgifter om hur färdplanen ska följas upp är lite svårt att hitta då det inte står under rubriken "Tidplan" utan under "Färdplanen i förhållande till stadens styrdokument". Där föreslås att färdplanen ses över vart fjärde år i samband med att Stockholms miljöprogram och Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi revideras. Det är positivt med en översyn vart fjärde år, samtidigt anges på annan plats att uppföljning ska ske vart tionde år, vilket förvaltningen anser är för sällan.

Rubriker och figurer

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

Transporter

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

Förvaltningen vill här särskilt framhålla behovet av fler arbetsplatser i Söderort. Inom Söderortsvisionen har staden fastställt behovet till 60.000 fler arbetsplatser i Söderort till 2030. Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm anger åtgärden att bygga en tätare stad när fler bostäder byggs. Förvaltningen vill lägga till att det behövs en jämnare fördelning av arbetsplatser. I Söderort förtätas nu många bostadsområden,

men så länge antalet arbetsplatser inte ökar, måste invånarna fortsätta att arbetspendla till framför allt city och Norrort.

Färdplanen anger att kollektivtrafiken måste byggas ut kraftigt för att klara av de 350 000 nya resor som blir en följd av befolkningsökningen. Kapaciteten behöver byggas ut med 90%. Färdplanen anger inte hur kapaciteten ska byggas ut, men förvaltningen vill betona behovet av bättre tvärförbindelser i Söderort. De kan både avlasta bytespunkterna i city och attrahera fler arbetsplatser till Söderort.

Ytterligare en åtgärd för att minska transportbehovet är enligt färdplanen att öka samlastningen inom godstrafiken. Staden kan till exempel ställa krav på samlastning i upphandlingar och starta demonstrationsprojekt. Förvaltningen ser positivt på det och undrar vad som hände med det samlastningsprojekt av distributionen till stadens verksamheter som inleddes för några år sedan i samarbete med Schenker, men sedan avbröts. Det skulle vara intressant med en utvärdering av varför det inte fungerade.

Uppvärmning av byggnader

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

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

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

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

Energieffektiviseringar i byggnader är något som kräver stora investeringar av fastighetsägarna. En risk som tas upp är att mindre fastighetsägare, som bostadsrättsföreningar, har mindre resurser för dessa investeringar. Det saknas dock ett

resonemang om hur beräkningarna att uppnå målet påverkas av att en ökande andel av lägenhetsbeståndet ägs av bostadsrättsföreningar.

Arbetsmaskiner

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

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att justera paragrafen omedelbart.

Reservation anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP) samt Jaime Barrios (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Magnus Lingen m.fl. (S), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 3 juni 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna färdplanen som kan ses som ytterligare ett steg på väg mot ett klimatarbete i världsklass. Planen är ambitiös och visar att Stockholm kan inta en ledande position bland världens storstäder när det gäller klimatarbete. Planen kan samtidigt ge andra kommuner och aktörer inspiration att aktivt arbeta för att skapa ett miljövänligare samhälle.

Som framgår av ärendet ställs stora krav på samarbete inte bara inom Stockholms stad utan även med andra organisationer och aktörer, främst inom stockholmsregionen men även nationellt.

Vad gäller förutsättningarna för att kunna nå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 anges att staden i en rad olika avseenden ska ”verka för”. Uttrycket ”verka för” är, som förvaltningen uppfattar det, alltför oprecist. Det behövs tydligare vägledning för hur samarbetet mellan staden och olika aktörer ska utformas och vad som förväntas

uppnås.

Av ärendet framgår inte heller tydligt ansvarsfördelningen inom staden och inget nämns om stadsdelsnämndernas eventuella roll i sammanhanget. Det är viktigt att det klart framgår var ansvaret för olika insatser och åtgärder ligger.

I stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden som är ett av Stockholm stads miljöprofilområden är målet att stadsdelen ska bli fossilbränslefri 2030. Det finns mycket kunskap och erfarenheter i projektet som kan användas i arbetet för ett fossilbränslefritt Stockholm.

De förändringar som måste göras för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 kommer att påverka stadens alla boende och besökare. Inte minst människors resvanor måste ändras radikalt. Bilresandet måste minska avsevärt till förmån för cykling, gång och kollektivresande. Det är viktigt att de åtgärder som vidtas inte försvårar eller försämrar människors vardag och livskvalitet.

Som framgår av ärendet måste kollektivtrafiken byggas ut till nära nog fördubblad kapacitet, vilket betyder att samarbetet med SL är av avgörande betydelse. Vidare framgår att resandet med bil måste minska väsentligt och färdplanen bygger bl.a. på att gatuparkering avskaffas, parkeringstaxan höjs och trängselskatten utökas/differentieras.

Förvaltningen vill framhålla vikten av att stockholmarna informeras om de förändringar som kommer att genomföras och om att syftet är att Stockholm ska bli en fossilbränslefri och därmed en miljövänligare stad.

Om parkeringsavgifterna kommer att höjas och möjligheterna till gatuparkering försvinner kommer stockholmarna sannolikt i allt större utsträckning att vilja ansluta sig till bilpool istället för att ha egen bil. För att öka tillgången till bilpooler tycker förvaltningen att staden bör se över möjligheterna att låta de bilar staden har till sitt förfogande ingå i en bilpool. Det kan exempelvis röra sig om helger då många av bilarna inte används och då många stockholmare kan vilja ha tillgång till bil för t.ex. familjeutflykter eller större inköp. Staden disponerar totalt cirka 800 bilar. Trafikkontoret använder redan idag enbart bilpoolsbilar. Förvaltningen anser att fler förvaltningar borde överväga att använda bilpooler istället för att ha egna bilar eller leasingbilar.

Som framgår av ärendet är byte till elbilar ett sätt för att minska utsläppen av klimatgaser. Om stockholmarna ska övergå till elbilar i den utsträckning som behövs för att uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 måste staden, som förvaltningen ser det, aktivt arbeta för att fasa ut fossilbränsleddrivna bilar. Detta kan exempelvis ske genom att samtliga parkeringsplatser och parkeringshus förses på laddningsmöjligheter där bilen snabbt och enkelt kan laddas mot en avgift.

Som ett led i arbetet för att minska resandet anges bl.a. att Stockholms stad ska gynna distansarbete, vilket förvaltningen tycker är positivt.

Av ärendet framgår inget närmare om hur och när uppföljning av olika åtgärder ska göras. Detta gäller både åtgärder som staden kommer att vidta och åtgärder som

behöver vidtas av andra aktörer. Förvaltningen anser att uppföljning bör ske inom ramen för stadens system för integrerad ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi (ILS).

KS har i budget 2013 beslutat att utreda förutsättningarna, möjligheterna och kostnaderna för stadens egen organisation att vara fossilbränsleoberoende 2030. Utredningen, som genomförs av Stadsledningskontoret, ska omfatta stadens egen organisation och de varor och tjänster som staden upphandlar inom sitt geografiska område. De förslag till åtgärder och insatser som utredningen leder till kommer således att mera direkt påverka de verksamheter stadsdelsnämndernas ansvarar för än den nu presenterade färdplanen.

Bolag

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 25 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen anser att *Förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm* lyfter angelägna frågor och att föreslagna åtgärder ligger väl i linje med stadens långsiktiga visioner och höga miljöambitioner. Koncernledningen delar slutsatsen i denna rapport att det är möjligt uppfylla målet, om att ingen energi med fossilt ursprung används i Stockholm år 2050. Staden råar dock inte över alla styrmedlen, utan för att åstadkomma detta krävs även en hel del beslut på statlig nivå, inom landstinget och av andra aktörer.

Färdplanen knyter an till flera av stadens styrdokument, bland andra Stockholms miljöprogram 2012-2015, Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015, Framkomlighetsstrategin, Stockholms översiktsplan "Promenadstaden" samt Vision 2030.

Vad gäller fjärrvärmén, under kapitel fem, pågår just nu stora investeringar i ny och förbättrad basproduktion, som kommer att minska klimatutsläppen. Fortum Värmes investeringsram är på ca 15 miljarder kronor och kommer att möjliggöra stängningen av KVV6 i Värtahamnen.

Koncernledningen menar dock att en förutsättning för utbyggnad av basproduktionen och utfasning av fossila bränslen är att inte fjärrvärmén kommersiellt eller regulatorisk utarmas. En sådan risk finns i färdplanens definition kring energianvändning, vilket beskrivs i kapitel sex. I färdplanen definieras energianvändning såsom köpt energi istället för tillförd energi. Konsekvensen är att en fjärrvärmeproducent med t.ex. storskaliga värmepumpar i praktiken kan

diskvalificeras vid nyproduktion av byggnader, till förmån för småskaliga värmepumpar innanför fastighetsgräns.

Koncernledningen tycker att det är positivt med en teknikneutralitet mellan lokala värmelösningar och fjärrvärme, inte minst för att skapa en indirekt konkurrens på värmemarknaden. Däremot bör systemgränserna utvidgas för att säkerställa att fjärrvärmeproducenterna fortsätter att investera i mer miljövänlig produktion och utbyggnad av distributionsnäten.

Koncernledningen anser att färdplanens beräkningar rörande fjärrvärme även bör bygga på en fjärde punkt i kapitel 5. Den bygger på de synergier som uppstår när fjärrvärmesnäten byggs ut och kopplas samman (istället för att vara isolerade öar) samt värmesamarbeten mellan flera fjärrvärmeproducenter.

I färdplanen anges olika energiprestandanivåer för nyproduktion. Den bedömda energibesparingspotentialen för befintligt bestånd anser koncernledningen är något för högt satt utifrån de energibesparingar och åtgärder som redan är genomförda. Avseende de nyare byggnaderna har de en bättre energiprestanda i utgångsläget och har därmed även en lägre besparingspotential.

Underremiss

SISAB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Rapporten har en rubrik som tar upp färdplanen i förhållande till andra dokument som behandlar samma ämnesområde (rubrik 2.2). I den redovisningen tar man inte upp "Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2010-2020" (antagen i mars 2010) och "Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi 2012-2015 med utblick till 2030".

SISAB anser att det vore en fördel att alla stadens övergripande rapporter inom ämnesområdet redovisas med namn och status.

När rapporten visar stadens åtgärder i den sammanfattande tidplanen vore det bra med en kort analys av den rådighet som staden har för respektive åtgärd (*bilaga 1; här ej tryckt*).

Stockholm Parkerings remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Parkering är i grunden positiv till intentionerna i Miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till program för att Stockholm ska bli fossilbränslefritt. Bolaget arbetar redan i dag med en lång rad åtgärder för att minska utsläpp, främja användningen av elbilar och reducera energiåtgången.

Stockholm Parkering är helt beroende av olika former av transporter på vägar för att verksamheten ska fungera. För att minska utsläppen och arbeta för stadens mål används enbart miljöbilar i bolagets bilpark (*bilaga 2; här ej tryckt*).

Bostadsförmedlingens remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bostadsförmedlingens verksamhet och energianvändning får betraktas som tämligen marginell, sett till utmaningar som föreligger inom hela den samhällsstruktur som

berörs av en omställning till fossilbränslefritt.

Bolaget bedömer att energianvändningen kopplad till bolagets lokaler kommer att inordnas i den omställning som, om den realiseras, omfattar hela bostads- och lokalbeståndet och har inget att erinra mot förslaget.

På en blygsam men ändå konkret nivå kan, och kommer, bolaget bidra till omställningen genom att fortsätta utveckla de olika e-tjänster som erbjuds såväl kunderna i bostadskön som fastighetsägare. För närvarande besöks bolagets webb av ca 7,5 miljoner kunder per år och närmare 99 % av kundernas intresseanmälningar sker via bolagets webbplats.

Genom att fortsätta säkra goda e-tjänster och vidareutveckla kommunikationen med kunder och fastighetsägare genom e-post, e-faktura, SMS-tjänster mm kan den energianvändning som är förknippad med personliga resor eller distribution av brev minimeras ytterligare med en samtidigt högre servicegrad (*bilaga 3; här ej tryckt*).

Micasas remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Micasa Fastigheter ställer sig positiva till förslaget om färdplan för ett fossilbränsle fritt Stockholm 2050.

Bolaget har under flera år arbetat med energisparprojekt och har gjort stora investeringar för att minska energiförbrukningen i fastigheterna och därmed minska koldioxidutsläppen.

Micasa Fastigheter har så gott som uteslutande fjärrvärme i fastigheterna, varför det är avgörande att det ställs krav på att denna snabbt blir fossilbränslefri.

Sedan 2012 har bolaget ett certifierat energiledningssystem enligt ISO 50001, som säkerställer att bolaget arbetar för att uppnå energibesparingar på ett systematiskt sätt. Detta i kombination med en energieffektiv nybyggnation talar för att bolaget ser positivt på att kunna nå målet i Färdplan 2050 (*bilaga 4; här ej tryckt*).

Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Familjebostäders målsättning är att bidra till en långsiktig hållbar utveckling genom en miljömässig och kostnadseffektiv nyproduktion och fastighetsförvaltning. Bolagets samlade bedömning är att färdplanen ger goda förutsättningar för att arbeta långsiktigt med dessa frågor, men har ett antal kommentarer i syfte att säkerställa att Stockholms stad når färdplanens ambitiösa målsättning om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050.

Energifrågorna utgör en väsentlig del av bolagets miljöarbete, både avseende energieffektivisering och energiproduktion. Därför anser Familjebostäder att färdplanen bör förtydligas avseende vilka energislag som framtida uppvärmningsbehov bedöms utgöras av för att nå målen.

Färdplanen lyfter fram en övergång från fossila plaster till bioplaster, som en del i arbetet med att försörja fjärrvärmeproduktionen med ett fossilfritt bränsle. Familjebostäder anser dock att denna del bör utvecklas då en stor del av avfallet i dagsläget importeras och därmed inte berörs av nationella eller lokala miljökrav.

Energikrav på nyproduktion utöver gällande lagstiftning anser Familjebostäder är bra, men vill poängtera att en systematisk metod för utvärdering är nödvändig för att utvärdera hur väl kraven uppfylls. Även en konsekvens vid avvikelse från ställda krav bör definieras.

I färdplanen anges olika energiprestandanivåer för nyproduktion. Familjebostäder rekommenderar att begreppet köpt energi ersätts med begreppet energibehov.

Avslutningsvis anser Familjebostäder att det bör utvecklas hur transporter med elbilar kommer kunna bidra till minskade utsläpp av växthusgaser (*bilaga 5; här ej tryckt*).

S:t Erik Markutvecklings remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Frågan om ett fossilbränslefritt Stockholm är aktuell och angelägen. För S:t Erik Markutveckling är det redan idag en prioriterad fråga att arbeta med energieffektivisering i fastighetsbeståndet. Och det sker på det sätt som redovisas i färdplanens kapitel sex om energieffektivisering i befintliga byggnader. Exempelvis kan nämnas avveckling av en stor oljeuppvärmningsanläggning (oljepannor, berggrum för förvaring av olja etc.) och installation av fjärrvärme vid bolagets största fastighet, Pripps/Carlsbergs tidigare bryggeri i Ulvsunda. Bolaget har under de senaste åren förvärvat fastigheter i Slakthusområdet. Flera av dessa har en relativt begränsade återstående livslängd och de kommer sannolikt att rivas i samband med kommande stadsutveckling. För denna sorts fastigheter kommer avveckling av oljeeldning och anslutning till fjärrvärme ske successivt och i takt med utvecklingen av ny bebyggelse. Arbetet med energieffektivisering sker således fastighet för fastighet, företrädesvis där effekten blir betydande och med beaktande av fastigheternas status, ålder och kommande om- och nybyggnadsplaner.

Bolaget har i övrigt inga synpunkter på förslaget (*bilaga 6; här ej tryckt*).

Stokabs remissvar har i huvudsak följande lydelse:

En viktig förutsättning för att kunna uppnå en fossilbränslefri stad till år 2050 är en väl utbyggd IT-infrastruktur, tillgänglig för alla på likvärdiga villkor. Med ett fibernät som ger tillgång till i princip obegränsad kapacitet skapas optimala möjligheter för så kallade gröna IT-lösningar - lösningar som direkt minskar behovet av användningen av fossila bränslen.

Den tekniska utvecklingen och tjänsteutvecklingen innebär att ett och samma kommunikationsnät numera används för flera funktioner, vanligast är telefoni, internet och TV men även videokonferens. Utvecklingen mot att använda kommunikationsnäten för fastighetstjänster som styr- och regler, övervakning etc. i fastighetsförvaltningen samt andra tekniska lösningar för energi- och transporteffektiviseringar är på stark frammarsch.

Stadens initiativ att bygga ett operatörsoberoende fibernät, som nu ansluter i princip alla flerfamiljsfastigheter, är ett viktigt steg för att förverkliga målet om en

fossilbränslefri stad till år 2050. En fortsatt förtätning av fibernätet ingår som en del i stadens utvecklingsarbete i de nu pågående Smart City-projektet. Projektet är ett ytterligare exempel på ett initiativ, som en del i stadens arbete med genomförande av vision 2030. Inom ramen för Smart City utformas koncept för tjänster, som kan betjäna stadens kärnverksamheter, bland annat inom trafikkontoret med inriktning på kostnads- och miljöeffektiva lösningar för transporter. Stadens initiativ att använda sig av moderna kommunikationslösningar för tjänsteutvecklingen kommer att kunna utveckla långsiktigt hållbara modeller för en fossilbränslefri stad till år 2050.

Stokab bidrar aktivt till att minska behovet av fossila bränslen främst genom insatser för att effektivisera energianvändningen och hitta lösningar för kostnads- och miljövänliga transporter. Dels genom att tillhandahålla ett öppet och operatörsoberoende fibernät, dels genom att ta tillvara överskottsenergi i nätets moderna knutpunkter samt ett ständigt pågående miljöarbete i både byggandet och driften i de runt 600 anläggningarna samt genom att använda bränslesnåla fordon och uppmuntra till användning av kollektiva transporter och cykling. För att helt och hållet kunna fasa ut fordon med fossilbränsle krävs både längre räckvidd för elfordon och ett väl utbyggt nät av laddstationer över hela regionen (*bilaga 7; här ej tryckt*).

Stockholmslems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholmslems fastigheter får till ojämförligt största delen sin energiförsörjning från fjärrvärmenätet. Det är därför oerhört viktigt att fjärrvärmen snabbt uppnår målet att vara fossilfri. Det är därför tveksamt att laborera med olika kompensationsåtgärder eftersom detta kan fördröja övergången till fossilfri produktion.

Mot bakgrund av bland annat detta ställer sig Stockholmslem för sin del tveksam till att ensidigt utnyttja fjärrvärme för uppvärmning av byggnader. Med en snabb utveckling av den geotermiska energin, såsom berg-, jord- och sjövärme och möjligheterna att i ökad omfattning producera ren energi för driften av detta anser Stockholmslem att satsningar på dessa områden bör utnyttjas ytterligare. Självklart måste bolaget samtidigt göra stora satsningar på att optimera nyproducerade fastigheters energiprestanda och på ekonomiskt bästa sätt minska energiförbrukningen i befintlig bebyggelse.

Stockholmslem kommer att satsa på egen förnyelsebar energi, främst i form av solenergi där detta är praktiskt och ekonomiskt motiverat. Nuvarande regelverk gör det dock onödigt krångligt och dyrt att optimera våra anläggningar. Staden bör därför med kraft verka för att nettodebitering av producerad energi tillåts, dvs. även i de fall då energin inte används i egna fastigheter.

Nyckeltalen för energianvändningen, som används idag, är inte energieffektiva. Det är därför angeläget att kravet på redovisning av energianvändningen i ett nybyggt hus ändras till både energibehov och köpt energi.

De scenarier som redovisas i färdplanen bedömer Stockholmslem som realistiska trots att de enkla och billiga energieffektiviseringarna upp till den lägre nivån redan

genomförts genom åren. Bolaget arbetar för att uppnå de mellanhöga och högre nivåerna i allt större del av det äldre beståndet främst genom högeffektiva värmepumpar. Tillsammans med Stockholmsshems nyproducerade byggnader med goda energiprestanda bidrar detta till att bolaget har mycket goda förutsättningar att långsiktigt minska energianvändningen mellan 2010 och 2050 med 50 procent. Med stor sannolikhet kommer Stockholmsshem att uppnå detta mål långt tidigare (*bilaga 8; här ej tryckt*).

Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder anser att detta förslag är väl genomarbetat så långt som detta är möjligt vad gäller stadens rådighet, med tanke på det framtida tidsperspektivet. Mycket som ligger utanför stadens verksamhet kan påverka färdplanen, vilket dock inte förtar behovet av en sådan som då kan justeras längs vägen för att nå det fastställda målet.

Beakta i en tillbakablick på ca 40 år, så var världen exempelvis mitt uppe i den s.k. oljekrisen med konsekvenser och anpassningar vi fortfarande lever med och att Sverige precis hade tagit sitt första kärnkraftverk i drift. Man talade då också enbart om kostnader vad gäller energiförsörjningen och det skulle dröja ytterligare ca 20 år innan miljöaspekterna kom in i diskussionerna (*bilaga 9; här ej tryckt*).

Stockholm Business Regions remissvar har i huvudsak följande lydelse:

SBR ser nödvändigheten i att ta fram en Färdplan i syfte att nå det av staden uppsatta målet om fossilbränslefri stad 2050.

Miljöindustrin är en del av en urban infrastruktur helt beroende av avancerade testbäddar, stabila regelverk och innovationsdriven upphandling, vilket måste avspeglas i den fortsatta processen. Det är därför viktigt att de beslut som tas av staden, bland annat i syfte att ställa om stadens verksamheter till fossilbränslefritt samt uppmuntra företag att välja fossilbränslefria energikällor, är synkroniserade med beslut som tas på regional och nationell nivå. Besluten och takten de tas i måste även ta hänsyn till hur företag påverkas och att det finns utrymme med övergångsperioder och eventuellt ekonomiskt stöd.

Besöksnäringen i Stockholm ligger redan långt fram i miljöarbetet och kommer i hög grad att bidra positivt till denna utveckling.

SBR skulle välkomna ett uppdrag att löpande undersöka om, och i så fall hur, den successiva övergången till en fossilfri stad påverkar företagen, stadens förvaltningar och bolag, besöksnäringen och tillväxten i Stockholms stad. Detta för att kontinuerligt kunna stötta och underlätta för näringslivet i dessa frågor (*bilaga 10; här ej tryckt*).

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamn välkomnar Miljöförvaltningens förslag, som är ett mycket bra dokument, där staden tar sikte mot en fossilfri stad 2050 och som antyder och

rekommenderar att stadens egna verksamhet bör sikta mot att vara fossilfri från 2030. Det ligger väl i linje med Hamnens egna ambitioner.

Stockholms Hamn arbetar mycket aktivt med att minska påverkan på miljön, såväl från den egna verksamheten och fastighetsbeståndet som från kundernas – framför allt rederiernas - verksamhet. Det handlar exempelvis om utfasning av fossila bränslen för uppvärmning av fastigheter, användning av alternativa energikällor för uppvärmning och transporter samt energibesparande åtgärder. Hamnen erbjuder även möjligheten för fartyg att elansluta och använder ekonomiska incitament i form av rabatterade hamnavgifter för att stimulera kunderna att vidta miljöåtgärder. Hamnen kommer fortsätta att arbeta för att uppnå sitt eget miljömål och kommer på så sätt även bidra till stadens övergripande mål om att vara fossilbränslefri år 2050 (*bilaga 11; här ej tryckt*).

SGA Fastigheters remissvar har i huvudsak följande lydelse:

År 2050 kommer Stockholms stad ha en befolkning på över 1,2 miljon människor. Det innebär att resandet och varutransporterna också kommer att öka. Samtidigt har Stockholms stad som mål att staden då ska vara fossilbränslefri och att energianvändningen baseras på förnyelsebara energikällor. SGA Fastigheter anser att det är bra med ambitiösa miljömål. Alla förvaltningar och bolag inom Stockholms stad har en skyldighet att i så stor utsträckning som möjligt tänka på att minimera utsläppen av fossila bränslen. I samband med färdigställandet av Tele2 Arena har exempelvis SGA Fastigheter införskaffat några fordon som samtliga uppfyller stadens miljökrav för fordon. För att uppmuntra användandet av cykel som transportmedel kommer 1000 cykelparkeringar att färdigställas utanför Tele2 Arena.

Det är också viktigt att miljömålen inte försvårar och försämrar vardagen för stockholmarna. Resandet och transporterna är i sig inte något negativt. Stockholms stad ska uppmuntra till att de genomförs på ett så miljömässigt bra sätt som möjligt (*bilaga 12; här ej tryckt*).

Stadsteaterns remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Stadsteater har en miljöklassad personbil och en mindre lastbil, som drivs med gas. Från företagets sida har det självfallet varit ett högst medvetet val att av miljöskäl välja fordon som i möjligaste mån inte drivs av fossilbaserat bränsle. Stockholms Stadsteater anser att ett fossilbränslefritt Stockholm är ett mycket angeläget mål. Däremot anser vi att det är utanför vår kompetens att i övrigt värdera de olika synpunkter som anges i *Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050* (*bilaga 13; här ej tryckt*).

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stads yttrande daterat den 12 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Inledning

Fortum Värme bistår gärna i arbetet med att upprätta en sådan konsekvensanalys som efterlyses i rekommendationen ovan. Det bör i samband med en sådan analys beaktas att senast till år 2030 så kommer fjärrvärmen att produceras utan signifikant användning av fossila bränslen. En effektivare energianvändning kan oaktat detta ändå motiveras av att hållbar energi under lång tid kan antas vara en knapp tillgång. Det är därför helt avgörande att sparåtgärdernas betydelse utvärderas i termer av primär resursförbrukning – det vill säga i termer av den totala mängd energi som i slutänden måste reduceras –, för att verklig hushållning ska kunna uppnås. Fortum Värme menar att detta perspektiv – *systemperspektivet* – måste arbetas in strategin, som annars riskerar att bli kontraproduktiv.

Fortum Värme anholder om att tillsammans med miljöförvaltningen få medverka i en fördjupad analys, som dels visar hur föreslagna åtgärder för effektivisering och hushållning påverkar behovet av primär energi, dels genomlyser hur den infrastruktur som hittills byggts upp för fjärrvärme och fjärrkyla kan och bör utnyttjas i framtiden.

Allmänna synpunkter

Fortum Värme koncentrerar sina synpunkter på de avsnitt som handlar om el- och värmeförsörjningen. I förslaget gör miljöförvaltningen en bred och initierad analys av nuläge och möjliga strategier för att avveckla användningen av fossila bränslen. Inom el- och värmesektorn är det i huvudsak två åtgärder som tas upp: avveckling av fossila bränslen och minskad energianvändning.

Fortum Värmes av styrelsen beslutade vision är att senast till 2030 ha utvecklat produktionen av el, värme och kyla till att ske med en minimal insats av primära resurser och utan nettopåverkan på klimatet. Fortum Värme vill alltså vara resurs- och klimatneutralt senast år 2030. Avgörande strategier för att nå denna vision är (1) satsningarna på sekundära energibärare såsom spillvärme, restprodukter och annat material som inte kan återanvändas eller materialåtervinnas på annat sätt, (2) satsningarna på samtidig produktion av el och värme i högeffektiva kraftvärmeanläggningar, samt (3) utfasningen av fossila bränslen. Visionen realiseras genom en strategi som inbegriper såväl nya anläggningar, som nya koncept och affärsmodeller. Inom kort startas ett nytt avfallseldat kraftvärmeverk i Sigtuna (Brista 2) och bygget av Sveriges och ett av världens största kraftvärmeverk för biomassa pågår i detta nu i Värtan. Likaså pågår projektet *Öppen fjärrvärme*.

Fjärrvärmens utveckling är det helt avgörande skälet till att uppvärmningen i Stockholm i dag sker med låg klimatpåverkan. Och någon gång mellan 2020 och 2030 kommer alltså uppvärmningen av fjärrvärmda fastigheter i Stockholm att kunna ske

utan insats av fossila bränslen, annat än för reserv och marginell spetsproduktion. Dessutom kommer fjärrvärmen att vara fullt ut klimatneutral genom att värdekedjans återstående klimatavtryck kompenseras. Detta kommer alltså att åstadkommas långt innan år 2050. Fortum Värme strategier stöder med andra ord den föreslagna färdplanen.

Miljöförvaltningen konstaterar också att investeringar för att minska energiförbrukningen i framtiden kommer att leda till marginella utsläppsminskningar i fastigheter som är fjärrvärmeanslutna, eftersom fjärrvärmens klimatpåverkan kommer att vara ytterst låg och dessutom kompenseras. En effektivare energianvändning kan dock ändå motiveras av att hållbar energi kommer vara en knapp tillgång.

Fortum Värme instämmer i denna bedömning. Det är då, som redan framhållits, helt avgörande att utvärdera sparåtgärdernas betydelse för den primära resursförbrukningen, det vill säga den mängd energi som i slutänden måste reduceras för att verklig hushållning ska uppnås. Fortum anser att detta perspektiv – *systemperspektivet* – explicit måste arbetas in i strategin, som annars riskerar att bli kontraproduktiv.

Strategier för minskad resursförbrukning i fjärrvärmda fastigheter bör ha en tydlig hierarki, med fokus på i första hand förbättringar i klimatskalet och ventilationen, och på liknande åtgärder, som utformas så att de i huvudsak reducerar kundernas behov av spetslast (när det är som kallast). Därefter kan ställning tas till om och hur investeringar i lokal, fastighetsnära produktion kan samordnas med den centrala produktionen för att optimera energisystemet ytterligare. Fortum Värme ser en intressant potential till minskad resursförbrukning i ökad decentraliserad produktion, och utvecklar nu som ledande fjärrvärmeaktör affärsmässiga koncept för detta i projektet *Öppen fjärrvärme*.

Specifika synpunkter

3.1.2 Fossilbränslefri stad

Kompensation av indirekta utsläpp (definieras som "utanför stadens geografiska gränser").

Fortum Värme anser att kompensation kan vara ett komplement till åtgärder som syftar till att nedbringa den egna verksamhetens utsläpp. Från ett kostnadsperspektiv är det rimligt att sträva efter att realisera de åtgärder som ger störst effekt per insatt krona, och då kan kompensationsåtgärder i många fall vara bäst. Detta gäller särskilt för indirekta utsläpp utanför stadens gränser, där stadens faktiska inflytande är begränsat. Fortum Värme menar alltså att, givet att additionalitet kan säkerställas, kompensation kan vara ett bra komplement till faktiska åtgärder, och stöder därför denna ansats.

3.2 Avgränsningar

Alla växthusgasutsläpp från uppvärmning och kylning av fastigheter ingår.

Fortum Värme tolkar detta som att systemgränsen för fjärrvärmerna i princip likställs med den för el, det vill säga att den levererade produktens prestanda avseende fossilandel, primärenergiebehov och klimatpåverkan beräknas och summeras utifrån den samlade *konsumtionen* inom kommunens gränser, oberoende av var fjärrvärmerna producerats (det vill säga oberoende av om värmeproduktionen sker inom eller utom kommunens gränser). Detta uppfattar Fortum Värme som en riktig justering jämfört med stadens tidigare metod. Fortum Värme utgår ifrån att detta är rätt uppfattat och anser alltså att justeringen är i harmoni med tillämpade redovisningsprinciper inom miljöområdet och energibranschen. Från klimatsynpunkt spelar det ingen roll var på jorden utsläppen uppstår.

4.1 Risker

Brist på biobränslen förhindrar konverteringar (även 4.2)

Fortum Värme instämmer i bedömningen att hållbar biomassa kan bli en knapp resurs och att energi bör användas effektivt. Det mest relevanta måttet på energieffektivitet är förbrukningen av primär energi, vilket mått för övrigt också förordas i energieffektiviseringsdirektivet. Detta mått är det som bäst fångar systemperspektivet, och det bör alltså tillämpas konsekvent i färdplanen.

4.2 Minskad energianvändning (och 6.1.2 och 6.3 om skärpta lokala energikrav)

Stadens mål hindras om kommunen inte får ställa strängare krav än de nationella kraven.

Fortum Värme anser allmänt att de centralt utformade nationella kraven bör vara så skarpa att lokala särkrav blir överflödiga. Det är vidare så att dagens BBR (Boverkets byggregler) kritiserats hårt från både energibolag och fastighetsbolag, som menar att inriktningen mot köpt energi, särskilt i kombination med för svag viktning av olika energislag, driver fram tekniklösningar som i många fall inte är långsiktigt robusta eller bästa klimatval. Fortum Värme instämmer i denna kritik. (Se gärna www.eneff-forum.se för utvecklade resonemang på detta område.)

De kommuner som skärper BBR-kraven utan att ta hänsyn till systemperspektivet riskerar därmed att stänga ute fossilfria och resurssnåla fjärrvärmebaserade lösningar. Solproducerad fjärrvärme är till exempel enligt BBR-principen sämre än en eldriven värmepump inne i fastigheten. I sak är detta häpnadsväckande, och Fortum Värme har i många sammanhang uppmärksammat staden och miljöförvaltningen på denna orimlighet. Mål och aktiviteter med syftet att stimulera till minskad energianvändning bör riktas mot användningen av primärenergi eller mot faktiskt slutanvänd energi. Det är den totala mängden tillförd energi för en energitjänst som bör bedömas, inte volymen köpt energi.

Fortum Värme menar att det mycket angeläget att färdplanen korrigeras så att strategin inriktas mot förbättra fastigheternas energiprestanda, oberoende av aktuellt

tillförselsystem. Färdplanen bör vidare kompletteras med konsekvensanalyser av hur primärenergibehovet (globalt) bedöms utvecklas i olika scenarier. Fortum Värme bistår gärna miljöförvaltningen i genomförande av en sådan analys.

4.3 Elproduktion i Stockholm

Den el som produceras i kolbaserade kraftvärmeverket i Värtan, liksom den el som produceras i alla Fortum Värmes anläggningar, används inte till Fortum Värmes egna värmepumpar, utan säljs på elbörsen. Detta bör tydliggöras i färdplanen.

5.1.2 Staden verkar för ett regionalt integrerat fjärrvärmesystem, med lokal decentraliserad produktion i eller i anslutning till fastigheter

I färdplanens fördjupade analys av åtgärder för att minska energianvändningen lyfts ökad integration av fjärrvärmenät och decentraliserad energiproduktion fram som viktiga åtgärder. Fjärrvärmenäten i Storstockholmsområdet är redan i dag integrerade och den regionala produktionssamverkan omfattande, liksom utnyttjandet av små- och storskaliga spillvärmepotentialer. Denna utveckling är bra för miljöprestandan och för kunderna. Varken lokal eller regional produktion har något egenvärde; de lösningar bör väljas som kommer bäst ut när de analyseras i ett systemperspektiv.

5.2 Elproduktion

Om CCS och staden som kraftproducent. Om import av el. Färdplanen förutsätter att elproduktionen år 2050 sker utan växthusgasutsläpp, och därmed förutsättes att CCS-tekniken har slagit igenom.

Fortum Värme delar rent allmänt förvaltningens syn, att ny förnybar elproduktion är av godo. Effekten av dessa i och för sig lovvärda satsningar urholkas dock om det samtidigt finns en strategi som leder till ökad elförbrukning för uppvärmning. Sådan suboptimal styrning skulle undvikas om ett systemperspektiv anlades vid analysen.

5.3 Fasa ut fossil olja

I samband med att fossil oljeanvändning fasas ut är det angeläget att energieffektiviseringsåtgärderna utformas så att behovet av spetslast minskar när det är som kallast.

6.3–4 Scenarier och kostnader

Fortum Värme har svårt att ge synpunkter på detta avsnitt utan tillgång till underlagen till de beräkningar och bedömningar som görs. Sammanfattningsvis kan dock konstateras att sparåtgärdernas klimateffekt i fjärrvärmda fastigheter klingar av ju lägre klimatpåverkan fjärrvärmen har. Motivet utifrån 2050-perspektivet blir i huvudsak att resurssnålhet är viktigt även vid 2050, trots att elproduktionen då antas ske i ett energisystem helt utan klimatpåverkan. (Det kan övervägas om det skulle vara en mer robust strategi att ansätta att elanvändningen vid 2050 fortfarande har viss klimatpåverkan, och säkerställa att valda lösningar optimeras med hänsyn till detta.)

En fördjupad utredning föreslås i färdplanen kring hur energieffektiviseringen kommer att påverka fjärrvärmekostnaderna. Fortum Värme deltar gärna i en fördjupad granskning även av beräknade scenarier, som då bör kompletteras med konsekvensanalyser av hur det samlade primärenergibehovet påverkas av föreslagna åtgärder.

Övriga

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens yttrande daterat den 25 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Inledande kommentar

Vi i ARG har i detta yttrande helt koncentrerat oss på transportsektorn eftersom det är ett område som föreningen sedan dess tillblivelse 1990 engagerat sig starkt i på grund av Västerleden, numera missvisande kallad "Förbifart Stockholm".

I vårt yttrande benämner vi oftast remissen, för enkelhetens skull, "Färdplanen". Stockholms kommunfullmäktige har valt namnet "Färdplan 2050 för ett fossilbränslefritt Stockholm" i stället för det nationella "Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050". Ett fossilbränslefritt Stockholm är inte detsamma som ett klimatneutralt Stockholm eftersom användning av el och biobränslen också ger upphov till växthusgasutsläpp antingen direkt eller indirekt. Stockholms miljöförvaltning hanterar dock de olika begreppen på ett bra sätt i diskussionerna.

Stockholmsregionen räknas i andra sammanhang som en enhet, exempelvis när det gäller infrastruktursatsningar. Klimatfrågorna är världstäckande. De geografiska gränser som gäller denna remiss blir lite konstlade eftersom de utsläpp kommunens befolkning gör eller orsakar utanför kommungränsen, åtminstone i vissa avseenden, inte räknas in. Att inte räkna in utsläpp utanför kommunens gränser, orsakade av produktionen av konsumtionsvaror som befolkningen använder, ger en felaktig bild. Om de räknas in orsakar den genomsnittliga stockholmaren i nuläget över 10 ton växthusgaser per år och inte 3,8 ton.

En viktig diskussion uteblir därför i remissen och vissa nödvändiga förändringar diskuteras inte. Stockholm hamnar i en bättre dager än verkligheten medger. Detta ökar än mer Stockholms skyldighet att agera klimatsmart i en fråga som till stora delar kan lösas lokalt, nämligen att minimera utsläppen från transportsektorn i en storstad.

Omdöme om remissen och dess slutsatser avseende transporter

Vi upplever att det mesta i färdplanen avseende målsättningar inom transportsektorn är positivt. Det framhålls att persontransporter i betydligt större utsträckning måste ske via kollektivtrafik, cykel och gång och väsentligt mindre med bil. Det framhålls att det

krävs en stadsplanering som tar hänsyn till detta, som skapar och ökar tillgängligheten till lokal, närliggande service av olika slag vilket minskar transportbehoven. Även avsnittet om godstransporter är genomtänkt och innehåller bra förslag.

Inga enskilda infrastrukturprojekt nämns i remissen och det ingår sannolikt inte heller i uppdraget. Det viktiga är att det framhålls att en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken krävs för att klara framtidens persontransporter och för att minska biltrafiken. Det är helt logiskt och självklart att ingen vägutbyggnad rekommenderas. Tyvärr anges inte i procent hur mycket biltrafiken minst måste minska jämfört med nuläget. Resonemanget i remissen klargör dock trots detta att det inte finns något utrymme att bygga Förbifart Stockholm eller andra stadsmotorvägar. Förbifart Stockholm skulle kraftigt öka biltrafiken och omöjliggöra den utveckling som skissas i remissen. Dessutom behövs investeringskostnaderna (31,5 miljarder i bygg-kostnad, med räntor uppskattningsvis nära 50 miljarder (2010 års penningvärde)) till uppbyggnad av kollektivtrafiken. Samhällsekonomiskt och finansiellt är Förbifart Stockholm att räkna som en härdsmalta om målet är att följa Färdplanen och dessutom möjliggöra att klimatmålen nås.

Färdplansremissen borde således på denna punkt ha kunnat tala klartext och framfört att infrastrukturprojekt som Förbifart Stockholm måste avskrivas om Färdplanen skall kunna genomföras och uppnå önskvärt resultat!

Vi stödjer helt uttalandet i remissen:

”Eftersom klimatförändringarna beror av de samlade utsläppen av växthusgaser i atmosfären rekommenderas i Stockholms färdplan att beslut och genomförande av åtgärder sker så tidigt som möjligt.”

ARG instämmer och menar att det är av avgörande betydelse att varje år minska utsläppen, ju snabbare desto bättre. Att t.ex. invänta och förvänta sig stora teknikutvecklingar och inte satsa på ändringar av livsstil, exempelvis att ersätta bilresor med kollektivtrafik, cykling och gång är oansvarigt. Det bör sättas upp delmål, exempelvis för 2020, 2025 och så vidare.

Det krävs politisk vilja för att genomföra de åtgärder som krävs för att Färdplanens intentioner skall bli verklighet. Man måste underlätta för stockholmarna att leva klimatsmart. En viktig och avgörande start är att stoppa projektet Förbifart Stockholm och använda pengarna som därigenom frigörs till satsningar på kollektivtrafik, cykel och gångvägar. Som det är nu skjuts gång på gång nödvändiga satsningar på kollektivtrafik och cykling på framtiden för att pengar fattas.

Vi stödjer således miljöförvaltningens förslag till Färdplan även om den på visa punkter skulle ha kunnat vara mer konkret. Vi anser att miljöförvaltningen med utgångspunkt från den nationella färdplanen har skapat ett färdplansförslag avseende transportsektorn väl anpassat till ett storstads- och stockholmsperspektiv.

Vi har dock haft svårt att följa beräkningar och resonemang avseende övergång

från fossila drivmedel till biobränslen och el och hur mycket detta minskar växthusgasutsläppen till 2050. Vi anser att detta bör förtydligas. Avsaknad av vissa uppgifter och beräkningsförutsättningar gör det svårt att bedöma resonemanget. Vi befarar att remissens beräkningar är väl optimistiska. Vi diskuterar drivmedelsproblematiken under separat rubrik nedan.

Kommentarer till texten på sidan 8 i "Sammanfattning av förslag till Färdplan 2050" med rubriken "Effektivare resande"

Texten under denna rubrik är central varför vi lyfter fram och kommenterar några avsnitt:

"Minskat resande, mer gång och cykel

I planeringen av Stockholms nya bostadsområdena finns möjlighet att skapa den täta staden även i ytterstaden och planera så att viktiga samhällsfunktioner finns inom gång- och cykelavstånd från varje bostad. Distansarbete och resfria möten kan ersätta en del av de fysiska resor som görs idag inom vissa yrkesgrupper. Detta kräver en fortsatt utbyggnad av IT-infrastrukturen i alla delar av staden. Lokala jobbkaféer ger ett större lokalt serviceutbud och bidrar till att minska resebehovet."

Kommentar: ARG instämmer helt i detta.

"Bilresor upp till 10 km utgör cirka 50 procent av antalet bilresor som stockholmarna gör. Dessa resor kan i många fall ersättas med gång och cykel."

Kommentar: ARG instämmer i princip med detta men menar att orden "i många fall" borde ersättas med "i de flesta fall". Dessutom borde följande mening läggas till: Även längre bilresor kan i många fall ersättas med cykel och i flertalet fall ersättas med kollektivtrafikresor genom en tillförlitlig och väl utbyggd spår- och busstrafik.

"Från bil till kollektivtrafik

För att stimulera resande med kollektivtrafik behöver kollektivtrafiken byggas ut kraftigt samtidigt som det behövs restriktioner som gör bilresandet mindre attraktivt." Kollektivtrafiken behöver öka andelen från 50 till 75 procent och samtidigt hantera den ökade befolkningen."

Kommentar: ARG instämmer men undrar över följande: Det står inte hur mycket bilandelen av resandet måste minska och hur mycket den totala biltrafiken måste minska jämfört med idag. Vi vill betona att bilandelen av resandet måste vara liten och betydligt mindre än resterande 25%. Hur stor andel antas cykling och gång stå för 2050?

75% som andel för kollektivtrafiken är sannolikt en för låg siffra för Stockholms stad

att ha som målsättning för 2050.

Drivmedelsproblematiken

Det förefaller av beskrivningarna i remiss och bilagor som om produktionen av biobränslen till trafiken är inräknad i utsläppsberäkningarna oavsett var dessa produceras. Detta borde vara en självklarhet. Enligt texterna är även själva förbränningen av biobränslen inom trafiken medräknade vilket också vore adekvat. Det finns dock en formulering om utsläpp av metan och lustgas som gör att vi undrar om bara dessa är medräknade och inte direkta utsläpp av koldioxid.

Vi ifrågasätter att de totala utsläppen är inräknade eftersom redovisade utsläppsmängder för år 2050 räknat i koldioxidekvivalenter är så låga i avsnittet om transportsektorn. Om alla utsläpp är inräknade och siffrorna stämmer torde detta i så fall betyda att man i Färdplanen räknar med en mycket stor minskning av biltrafiken jämfört med idag. Vi hoppas och vill tro att så är fallet. Någon siffra nämns inte i Färdplanen.

Det är korrekt att räkna med nödvändigheten av en stor minskning av biltrafiken av många skäl, bland annat med tanke på miljö, klimat, hälsa, trängsel samt framkomlighet för kollektivtrafik, cyklister och gående. Andra skäl är den sannolika bristen på eldrivna fordon på grund av tekniska problem, mineralbrist, kostnad mm samt drivmedelsbrist, inte minst beträffande biobränslen men även avseende ”ren” el.

Stockholmaren gör inget bra val genom att via bil förbränna biobränslen, exempelvis etanol, när alternativet till resan är kollektivtrafik. Biobränslen måste i största möjliga utsträckning sparas till andra ändamål, andra landsändar, andra länders landsbygd. För de allra flesta stockholmare och i de flesta situationer bör valet vara att använda kollektivtrafiken, cykla eller gå. Biobränslen kommer att bli en bristvara i världen eftersom bensin och diesel måste fasas ut. Då måste storstäder minimera sin användning av alla drivmedel. Detta är ett viktigt faktum som sällan kommer fram i den politiska debatten. I Sammanfattning av förslag till Färdplan 2050, sid 7 angående byggnader står:

”Efterfrågan på biobränslen kommer att öka i hela världen vid omställningen från fossila bränslen. Det leder till risker för brist på biobränslen och höga priser. Därför behöver energianvändningen vara låg. Det kan vara en förutsättning för att målet om en fossilbränslefri stad ska kunna uppnås.”

Detta borde ha lyfts fram tydligt även under avsnittet om transporter.

Författarna säger också att det är osäkert om biobränslen kommer att finnas tillgängligt i den utsträckning som färdplanen räknar med kommer att krävas för ett fossilbränslefritt Stockholm. Detta trots att författarna uppenbarligen räknar med minskad biltrafik och inte med en dramatisk ökning av biltrafiken som är en förutsättning i beslutsunderlaget avseende Förbifart Stockholm.

Etanol, som är det dominerande biobränslet i fordon, kräver mycket energi vid

produktion. Vi förvånas därför över de små utsläpp räknat i koldioxidekvivalenter som miljöförvaltningen räknar med i samtliga tre delscenarior och i huvudscenariot till 2050. Det sägs i remissen att eldrift skall kunna ta cirka 20% av körkilometrarna men det framgår inte entydigt om det är av dagens eller 2050 års vägtrafikmängd. Det framgår därför inte entydigt hur stor andel biobränslen beräknas stå för 2050. Menar författarna 80%? Det framgår inte heller hur stor vägtrafikmängd jämfört med idag som författarna räknar med för att Stockholm skall kunna uppnå Färdplanens målsättning. Vi anser att det vore behövligt med en tydlig redovisning av ovanstående. Vi tolkar beräkningsresonemanget som att författarna räknar med en rejäl minskning av biltrafiken. Allt annat skulle enligt vår mening vara en felspekulation. Ovanstående frågeställningar bör redovisas i klartext så att de rätta planeringsförutsättningarna framgår.

Inte heller användning av el är klimatneutral eftersom produktionen av el inte är klimatneutral. I remissen avses nordisk elmix som är sämre än svensk ur klimatsynpunkt men bättre än europeisk. Elmarknaden växer geografiskt vilket innebär att Sveriges konsumtion har betydelse för hur mycket el som behöver produceras runt om i Europa ur mer eller mindre klimatvidriga källor som t.ex. kol. El används på ett effektivt sätt inom kollektivtrafiken. Att köra elbil i Stockholm är däremot inte ett effektivt sätt att använda el när alternativet är att välja kollektivtrafiken. Enligt remissen räknas inte tillverkning av fordon in när det gäller beräkning av växthusgasutsläpp. Det är en brist eftersom varje nyproducerad bil, i synnerhet elbilar p.g.a. batterierna, orsakar växthusgasutsläpp som motsvarar ett flertal års drivmedelsförbrukning med en bensindriven bil.

Vi saknar dessutom en diskussion om Peak Oil. Bensin och diesel kan snart, kanske under 2020-talet bli en bristvara i Sverige. Detta är ytterligare ett skäl att omedelbart börja förbereda Stockholms stad och Stockholmsregionen för en radikalt minskad biltrafik. Trenden med Peak Car bör utnyttjas och inte motverkas genom byggnation av Förbifart Stockholm och andra stadsmotorvägar.

Positiva och negativa incitament

Det bör i Färdplanen betonas att en bilist aldrig kommer att kunna konkurrera med en kollektivtrafikanter när det gäller att vara klimatsmart oavsett vilken bil som framförs. Därför bör stockholmspolitikerna akta sig för att ge ”positiva” incitament som att låta så kallade miljöbilar slippa trängselskatt. Detta incitament har under ett antal år sannolikt ökat trängseln i stockholmstrafiken och sannolikt ökat växthusgasutsläppen från densamma. När det gäller bilar bör endast negativa incitament användas. Ordet ”positiva” angående incitament bör därför enligt vår mening strykas i tabell överst på sidan 45.

Positiva incitament är däremot lämpliga inom kollektivtrafiken, såsom en fri månad per år för trogna kollektivtrafikresenärer eller än hellre lägre taxor rätt igenom plus ett enkelt och bekvämt betalningssystem. Varje kollektivtrafikresenär skall behandlas som en VIP-person som räddar miljö och klimat.

Hänvisning till ARG:s yttrande beträffande den Nationella Färdplanen

I mångt och mycket måste givetvis Stockholms färdplan och den nationella färdplanen gå hand i hand med varandra.

Tidigare i år svarade ARG på den nationella Färdplanen ”Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050”. Vi anser att vårt yttrande till denna passar in mycket bra ur ett Stockholmsperspektiv. Vi hänvisar därför även till detta yttrande (*här ej tryckt*).

Bil Sweden

Bil Swedens yttrande daterat den 24 juni 2013 har i huvudsak följande lydelse.

BIL Sweden vill härmed lämna in följande synpunkter på förslaget till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050.

BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Medlemsföretagen svarar tillsammans för runt 99 procent av nybilsförsäljningen i Sverige.

En inledande anmärkning gäller analysen på sidan 12 som utgår ifrån att ökningen av invånarantalet orsakar en lika stor procentuell ökning av växthusgasutsläppen från transporter. Med befintlig fordonsteknik och med de styrmedel som redan verkar på EU-nivå så blir framför allt personbil, men även buss och lastbilstransporter idag allt mer energieffektiva i takt med att fordonsflottan förnyas. För att utsläppen från transporter ska öka med samma procentsats som befolkningstillväxten krävs att fordonstekniken inte radikalt förbättras till 2050 samtidigt som Stockholmnarnas resande per capita ökar i sådan grad att redan pågående effektiviseringar vägs upp.

En väl fungerande infrastruktur är en nödvändig förutsättning för Stockholms tillväxt och välstånd. Utan bra vägar fungerar inte vår dagliga tillvaro. Stockholm har dock under de senaste decennierna i genomsnitt satsat mindre på infrastrukturinvesteringar än övriga storstäder. Om vi idag underskattar framtidens behov, nytta och relativa betalningsvilja för att åka bil så leder det till underinvestering och stora trängsel- och kapacitetsproblem i framtiden, vilket i sin tur leder till ökade utsläpp.

Stockholm är en i internationell jämförelse glesbefolkad storstad. Fortsatt urbanisering och en tilltagande urban livsstil hos stockholmarna kommer troligen även utan styrmedel att möjliggöra en ytterligare konsolidering av resandet. Budskapet att en önskvärd ökning av kollektivtrafikresandet endast kan uppnås genom att hämma biltrafiken (8.1.2 och 8.1.3.) låter oroväckande för den framtida mobiliteten. Möjligheten att kunna välja mellan flera transportsätt beroende på behov och prioriteringar gör Stockholm attraktivt för invånare, investerare och inflyttande.

Insatser för att ytterligare underlätta kombinationen av olika färdssätt, exempelvis bil och cykel vid samma resa välkomnas.

De positiva åtgärder som konkret föreslås inom kollektivtrafiken är till övervägande del kloka (ex sid 38) – att prioritera för en god kollektiv infrastruktur knyter ihop storstadsregionen och har hittills varit positivt för Stockholm. En ökad servicenivå krävs för att ta hand om den efterfrågan på både kvalitet och kvantitet som nu märks. Utmaningen för svenska städer är att kollektivtrafikens kostnader inte kan fortsätta öka snabbare än antalet resor. Stockholm har goda förutsättningar för att en stor del av kollektivtrafiken med kloka investeringar i framtiden ska kunna bära sina egna kostnader. En gradvis uppgradering av stomlinjenätet mot fullskaligt bussystem enligt BRT-konceptet är ett utmärkt exempel på effektiva satsningar som har potential att generera både makro- och mikroekonomisk vinst (ex. sid 38) tack vare det växande reseunderlaget och nyttan med ökad mobilitet.

När det gäller att helt ersätta dessa korta bilresor med exempelvis cykling eller gång så återstår också att visa och definiera vilka och hur många bilresor som är ”onödiga” och där cykel eller gång erbjuder ett fullgott alternativ för att lösa individens, familjens eller företagets transportbehov. Varje biltransport har per definition en nytta, eftersom den också har en kostnad som måste bäras. Prisskillnaden mellan resor med bil och resor till cykel eller till fots är redan idag så pass hög att den ger starka incitament att cykla eller gå när detta är ett fullgott alternativ. BIL Sweden stödjer för övrigt ambitionen att förbättra cykelinfrastrukturen i Stockholm, vilket inte minst väntas förbättra trafiksäkerheten.

Många gatuparkeringar har alltså helt säkert en värdefullare användning som bussfil, men även personbilen har en given plats i framtidens storstad och de åtgärder som exempelvis diskuteras i punkt 8.2.1 får inte innebära att smarta lösningar för framtidens urbana biltrafik glöms bort, exempelvis när det gäller parkeringsutbudet. Tillgång till parkering i innerstaden och i stadens nya bostadsområden behöver inte innebära vare sig någon framtida miljökatastrof eller ohållbar trängselsituation, men bidrar till stadens attraktivitet. Satsningar på kollektivtrafik står inte i motsats till personlig mobilitet i form av eget bilinnehav eller på annat sätt tillgång till bil, eftersom de flesta av oss gärna använder olika färdssätt i våra dagliga liv. Redan idag reser de allra flesta stockholmare kollektivt till och från sin arbetsplats. Tillgången till bil är dock viktig för livskvaliteten för de boende i staden, inte minst för resor med flera mål; inköpsresor, fritidsaktiviteter inom staden och fritidsresor ut från staden. Ny teknik som nu introduceras i fordonsparken ger möjlighet till emissionsfri drift för korta bilresor, exempelvis alla de bilresor som sker under 10 km, vilka enligt färdplanen utgör hälften av antalet bilresor (sid 13).

Fordonstillverkarna har en gemensam strategi när det gäller att minska klimatpåverkan och minska energianvändningen från fordonen.

Denna strategi genomsyrar allt utvecklingsarbete och bygger på tre viktiga hörnstenar:

- Energieffektivisering.
- Ökad användning av biodrivmedel.
- Nya tekniker, där elektrifiering är en.

För att fordonsindustrin ska lyckas med detta och även uppfylla de svenska visionerna och målen krävs effektiva styrmedel i Sverige. Styrmedlen måste dessutom vara långsiktiga, teknikneutrala och i harmoni med det europeiska regelverket. Därutöver är det viktigt att komma ihåg att ny teknik har marginell betydelse i början men att den med tiden leder till allt större utsläppsminskningar. Därför måste man satsa på en flora av åtgärder och styrmedel som klarar av att ge både omedelbara utsläppsminskningar och stimulera även på längre sikt. En del styrmedel måste således snabbt leda till åtgärder som redan nu är möjliga att genomföra i större skala och andra ska uppmuntra till mer långsiktiga åtgärder som hänger ihop med utveckling och implementering av ny teknik och förnyelse av fordonsflottor.

De mål som anges på sidan 41 är ambitiösa och flera kan bidra till att Stockholm hjälper till att hjälpa fram ny teknik och bästa teknik samtidigt som de ger en bättre miljö i Stockholm. Målen om att inte tillåta försäljning av fossila drivmedel i Stockholm år 2050 samt att inga upphandlade kontraktörer ska få använda fossila drivmedel efter 2030 är dock långt ifrån vad EU har satt som övergripande ambition för transportsektorn för dessa årtal. Om Stockholm går helt i otakt med omvärlden och etablerar en egen bränslemarknad så kan det bli en mycket dyr måluppfyllelse som inte säkert bidrar till bättre närmiljö eller nya lösningar på marknaden.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings yttrande daterat den 26 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Att Stockholms stad, med anledning av kommande energi- och klimatsituation och – förmodligen – inspirerad av motsvarande handlande på regerings- och länsstyrelsenivå, beslutat formulera en **Färdplan 2050** måste givetvis hälsas med tillfredsställelse. Så långt är allt väl.

Varje systemanalytisk studie måste dock baseras på rimliga och välgrundade förutsättningar och antaganden, avspeglade det aktuella kunskapsläget, och på omsorgsfullt valda systemgränser. Tyvärr uppfyller inte det aktuella förslaget dessa villkor:

1. Systemgränser

Stockholmaren framlever inte sina dagar innanför kommungränsen. Att begränsa studien till endast de utsläpp som genereras inom kommunen kommer därför att ge en

helt missvisande bild av situationen. Naturligtvis är det inte de årliga per capita utsläppen innanför kommungränsen som är den relevanta parametern, utan de samlade årliga utsläppen per capita:

Många stockholmare arbetspendlar dagligen över kommungränsen medelst bil, buss eller spårburet färdmedel. En stor andel av invånarna har fritidshus, antingen i (det relativa) närområdet, d.v.s. Stockholms skärgård eller Roslagen e.d., eller i fjällen. Dit tar man sig normalt med bil. I skärgården har många inte bara ett hus utan även en motorbåt, kanske även en gräsklippare. Vidare tar många bilen för att skidsemestra i fjällen.

Men resandet inskränker sig inte till närområdet. Kryssningar på Östersjön och även längre bort ryms numera inom var mans budget. Sedan många år gäller detsamma för de reguljära färjeresorna till Finland och Baltikum (och i någon mån Polen). Bromma ser varje dag åtskilliga starter och landningar – utsläppen förorsakas i stor utsträckning av stockholmare, men hamnar i mycket ringa mån innanför kommungränsen. Än värre är det givetvis med resorna från Arlanda och Skavsta: den stockholmare som väljer att resa därifrån kommer inte att sätta några avtryck i MF:s koldioxidbudget (men väl i verkligheten).

Stockholmaren ägnar sig emellertid inte enbart åt att resa. Även mat är ett betydelsefullt inslag i livet – och endast försumbart mycket mat produceras inom kommungränsen. Betyder detta att den energi som förbrukas för matproduktion och -transporter och de utsläpp detta genererar skall försummas i analysen? Givetvis inte!

En korrekt systemanalytisk betraktelse stannar emellertid inte ens här. Situationen är nämligen likartad då det gäller andra konsumtionsvaror, vilka förgyller stockholmarnas dagar: teveapparater, datorer, mobiltelefoner och annan elektronik produceras i (främst) Kina och transporteras sedan med fartyg till exempelvis Göteborgs hamn eller (om några år) till Norvik, varifrån godset förs vidare på lastbil till Stockholm. Naturligtvis måste den stockholmare som köper varorna anses ansvarig för de utsläpp som är förknippade med produktionen och transporten. Exempelen kan mångfaldigas: bilar, mopeder, cyklar, vitvaror, möbler, kläder, tidningar och tidskrifter o.s.v.

En korrekt beräkning av stockholmarens koldioxidutsläpp innehåller således två komponenter:

1. Direkta utsläpp förorsakade av transporter
2. Indirekta utsläpp ”inbäddade” i varor

De ”inbäddade” utsläppen skall naturligtvis rätteligen fördelas över produktens livslängd i en s.k. LCA (Life Cycle Analysis). Ett exempel: de koldioxidutsläpp som åstadkoms vid produktion av en bil ligger i området 6 – 15 ton. Om bilens (genomsnittliga) livslängd är 15 år skall således mellan 0,4 och 1,0 ton koldioxid årligen fördelas på bilens brukare.

Det är uppenbart att ett korrekt hänsynstagande till ovanstående fakta kommer att ge en helt annan – och betydligt mer rättvisande - bild av stockholmarens livsstil än

om man inskränker sig till att betrakta direkta utsläpp innanför kommungränsen. Klart är i vart fall, att siffrorna 3.4 resp. 0.4 ton CO₂(e) är helt missvisande och bara ägnade att invägga oss i en falsk trygghet. Det är svårt att frigöra sig från intrycket att **Färdplan 2050** är ett politiskt beställningsarbete, avsett att skönmåla stadens miljöarbete, snarare än ett seriöst försök att gripa sig an en ödesfråga.

2. Antaganden och förutsättningar

Valet av antaganden och förutsättningar är delikat i varje systemanalys; att vi här har ett 37-årsperspektiv gör inte uppgiften lättare. Några ytterst diskutabla antaganden är följande:

1. God tillgång till flytande bränslen. Detta är av flera skäl mycket osannolikt. Se vår bilaga om energiomställningen och klimatet (*här ej tryckt*).
2. Biobränslen är miljövänliga, klimatneutrala och energieffektiva. Detta är långt ifrån sant. Dessutom är de synnerligen ytkrävande. Vi ber att få hänvisa till bilagan om etanol och andra biobränslen (*här ej tryckt*).
3. En diskussion om fenomenet peak car (allt mindre bilåkande per person) saknas helt. Detta trots att vi vet att peak car gäller i hela västvärlden. Att det inte skulle vara möjligt att begränsa biltrafiken mer än till dagens nivå framstår därför som ytterst diskutabelt. Det mesta talar för att biltrafiken automatiskt kommer att reduceras ganska rejält: bilen framstår alltmer som något fossilt, inte något nytt och spännande, utvinningen av olja kommer att gå ner rejält, oljepriset kommer att skjuta i höjden, övergången till elbilar kommer – t.o.m. enligt TrV - att gå sakta och av olika skäl – bl.a. tillgången på litium - bli begränsad (även elbilen är f.ö. ganska mossig; ungdomen föredrar alltmer att inte sitta inklämd i en kö i en liten plåtlåda; roligare är att åka kollektivt – då kan man i stället pilla på sin apparat ...).
4. CCS-teknik förutsätts i framtidens klimatneutrala elmix. Ytterst orealistiskt.
5. 75 % biodrivmedel till flyget år 2050 framstår som en ren fantasi. Vidare får vi inte glömma att flyget antas öka med i storleksordningen 7 % om året – en fördubbling på 10 år! Om den här prognosen skulle hålla, har vi alltså drygt tre fördubblingar av flygtrafiken att se fram emot under tiden 2013 – 2050: TIO gånger mer flyg än idag, matat med 75 % biodrivmedel? Än en gång vill vi hänvisa till bilagan om etanol och biobränslen (*här ej tryckt*).
6. Det mesta talar för att konkurrensen om biomassa för olika ändamål kommer att bli hård. Vi bör inte inbilla oss att bil- och flygtrafiken kommer att kunna få obegränsad tillgång till dylik.
7. I rapporten sägs att egenproducerad el bygger på att solceller får en fördubblad verkningsgrad jämfört med dagens teknik. Hur skall detta tolkas? Idag ligger väl de bästa cellerna på 16 eller 17 % om vi inte är felunderrättade. Hur ligger de kommersiella solcellerna? Och den teoretiska gränsen med dagens teknik är väl drygt 30 %?

8. Bergvärmepumpar sägs ha COP = 3, men faktum är att dagens pumpar har COP = 5,3.

3. Stadens agerande

En färdplan måste vara trovärdig om den skall ha någon relevans. Är **Stockholms Färdplan 2050** trovärdig?

Svaret är tyvärr *nej*. Man måste nämligen leva som man lär. Stadens faktiska politik går på åtskilliga punkter på tvärs mot de fagra orden i färdplanen:

1. Norra länken byggs, trots att den kommer att generera ökade utsläpp. Smaklöst nog påstås den även vara en förutsättning för ”miljöstadsdelen” Norra Djurgårdsstaden.
2. Österleden är visserligen ännu inte påbörjad, men den har på intet sätt försvunnit ur stadens planering.
3. Trots all kritik mot projektet, inte bara från miljöorganisationer utan även från bl.a. SIKa, RRV, NV och t.o.m. Trafikverket, rullar de halvsekelgamla planerna för ”Förbifarten” (tidigare känd som Kungshattleden och Yttre Tvärleden/Västerleden) obekymrat vidare. Ingen kan vara omedveten om ledens strukturerande effekt eller om de utsläpp den kommer att ge upphov till under såväl bygg- som driftsfasen.
4. Stadens ansträngningar att få bort innerstadens ojämförligt största fossilbränslelager – Louddens oljehamn – är i det närmaste obefintliga. Kanske delar man RUFs:s och hamnledningens uppfattning att anläggningen bör vara kvar under obegränsad tid?
5. Stockholms Hamnar AB – ett av staden helägt bolag - har i decennier obstruerat mot stockholmarnas krav på elanslutning av fartyg vid kaj i Värtahamnen. (Att man nu, efter dom i MMÖD, successivt inför denna möjlighet, ändrar inte den smutsiga historien.)
6. Stockholm arbetar aktivt i projektet Gateway Stockholm (ett samarbete mellan Arlanda flygplats och Stockholms Hamnar) för att öka antalet flygpassagerare och kryssningsresenärer (och därmed utsläppen) till Stockholm.
7. Koleldningen fortgår i PFBC-anläggningen i Värtaverket. Givetvis måste kolet i stället fasas ut med det snaraste.
8. Stadens (Fortums) gasnät läcker som ett såll – inte så uppmuntrande då man vet att metan är 23 gånger effektivare än koldioxid som växthusgas.
9. Till bilvägar tycks det alltid gå att få fram pengar. (Detta trots att alla dylika projekt regelmässigt blir långt dyrare än vad som ställs i utsikt då de presenteras.) Värre är det med kollektivtrafik, cykling och gång: för att finansiera den hopplöst föråldrade ”Förbifarten” binder man upp stockholmarnas trängselavgifter för flera decennier, men medel till nödvändiga tunnelbaneutbyggnader tycks aldrig gå att skaka fram. Och

ofinansierade cykelplaner kan nog vara smaskens valfläsk, men när bilvägarna överskrider budget blir frestelsen att nalla av cykelanslagen uppenbarligen övermäktig.

10. Hammarby Sjöstad brukar – åtminstone vid kontakter med utlandet – marknadsföras som en miljöstadsdel. Verkligheten är dock att åtskilliga miljöförbättrande åtgärder fick stryka på foten då byggbolagen konfronterade stadens representanter. Enligt uppgift finns det fastigheter i Sjöstaden med en årsförbrukning av över 400 kWh/kvm. Sant? För övrigt är det givetvis bra om energiåtgången per kvm och år minskas rejält, men det får inte motverkas av växande ytor per person. Betänk ständigt Jevons paradox ("Rebound effect")!
11. Även Norra Djurgårdsstaden marknadsförs som en miljöstadsdel, men detta är uppenbarligen endast delvis (möjligen) sant: de första delarna projekterades enligt gängse standard. Att Norra länken framställs som en förutsättning för området gör inte saken bättre. Det är vidare ytterst osannolikt att ett 140 meter högt torn, med en mycket betydande glasad yta (och med närhet till Värtaverkets skorstenar – kommer Tornets invånare att få gasmasker av staden?) kan beskrivas som ett miljöprojekt.

Staden talar således med kluven tunga. Skall man bli trodd och tagen på allvar måste man leva som man lär. Staden har uppenbarligen en lång väg att gå.

Folkkampanjen mot kärnkraft-kärnvapen, stockholmsgruppen

Folkkampanjen mot kärnkraft-kärnvapen, stockholmsgruppens yttrande daterat den 26 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Här är några synpunkter på kommunal energiplanering mm, sådant som kommunen och andra kan bestämma över lokalt. Tänk globalt och handla lokalt.

Våga värna - vårda och visa - våra visioner.

Det är bra med ett systemtänkande, så att man återanvänder eller återvinner energi som annars går till slöseri. Och så att man ser på hela stadens funktion samtidigt - inte bara på en aspekt i taget. Det handlar förenklat om transporter, byggnader och om mat – i stort sett en tredjedel av CO2-utsläppen på varje.

Det är viktigt att formulera mätbara mål, att genomföra effektiva åtgärder och att följa upp resultaten av åtgärderna. Det är bättre att genomföra 90 % av CO2-reduktionen nu än att planera för 100 % reduktion av utsläppen i en oviss framtid. Kommunens fullmäktige kan ju inte idag besluta vad fullmäktige ska besluta om ens nästa mandatperiod. Som exempel kan nämnas att riksdagen efter folkomröstningen 1980 beslutade att kärnkraften skulle stängas senast 2010. Senare riksdagar gjorde inte så mycket för att genomföra beslutet.

Trafik. Åker man spårvagn eller T-bana spar man 90 % av CO2-utsläppet jämfört

med att åka bil. Hjul av stål mot räls av stål ger mycket liten friktion. Bromsenergin matas via generatorer tillbaka till elnätet. Förluster vid laddning och urladdning av batterier undviks. Luftmotståndet per resande blir mindre med ett stort fordon jämfört med flera mindre.

Vi bör alltså skynda på utbyggnaden av spårburen kollektivtrafik. Priset bör sänkas genom att kostnadsandelen som går via skatten bör höjas och turtätheten höjas. Trängselavgiften för bilar bör höjas och den bör införas på Essingeleden. Olika direktbussar kan köras på Essingeleden. Pendeltågstrafiken kan mer än fördubblas när citybanan är klar. Förbifart Stockholm behövs inte. 100 000 bilar planerades åka fram och tillbaka där varje dag. 40 000 miljoner kronor kostar det att bygga den motorvägen, 20 km. Drift och underhåll tillkommer. Det blir minst 400 000 kr per bil. Lönsammare investeringar är lätt att finna. Mycket få bilister skulle investera så mycket pengar för detta om de skulle göra det med egna pengar. För vissa verkar det dock vara lättare att göra det med andras pengar. En stor direktbuss på Essingeleden med 200 resenärer ersätter en bilkö på 10 minuter – tre sekunder per bil.

Bekväm och tillgänglig kollektivtrafik med hög turtäthet borde vara en rättighet för alla. Alla bör få möjlighet att resa även om man inte kan eller vill köra bil. Det är också ett allmänintresse att alla kan komma till sina arbetsplatser och även till sina fritidsintressen.

Bygg för korta avstånd, mindre behov av resor. Prioritera plats för gång- och cykel. Prioritera därefter kollektivtrafik och efter det biltrafik som är mycket ytkrävande. Med datorers hjälp kan godstrafiken samordnas så att varje lastbil blir mer välfylld. Platser för omlastning till järnväg bör byggas. Kollektivtrafik för gods.

Byggnader. Med fjärrvärme spar man 90 % av CO₂-utsläppen jämfört med enskild uppvärmning i varje hus. Man producerar el och spillvärmen från elproduktionen värmer man husen med. Vattenånga blir det extra mycket om man eldar biomassa som kan ha en hög fukthalt. Vattenånga i röken kondenseras ut och den värmen tas då tillvara samtidigt som kvicksilver, dioxin mm delvis kan tvättas ut. Byggnader med solvattenvärmare eller spillvärme från processer kan vissa dagar med överskott på värme mata i värmen på fjärrvärmenätets returledning. Mycket välisolerade hus så kallade plusenergihus kan då leverera mer värme än de köper – särskilt om de får bra betalt för den miljövänliga värme de säljer. En del hus kan leverera el till elnätet på motsvarande sätt. Vi bör planera för solpaneler på nya hus och på en del gamla.

Mat. Här handlar det om att vi bör äta vegetarisk mat i större utsträckning i stället för nötkött och svin. Det behövs ca tio gånger mer energi för att göra en portion sådant kött i stället för en portion vegetarisk mat. Fler köttfria måltider i skolor och på andra arbetsplatser vore bra. Och planerar vi bättre så behöver vi inte kasta så mycket mat.

Mälaröarna bör i framtiden få vara Stockholms köksträdgård – inte en plats för mer asfalt, bebyggelse, betong och bilberoende. Det är bättre att förtäta nära Stockholm. Bygg inte Förbifart Stockholm. Inte via Mälaröarna i alla fall. Väg 55 är bättre.

Vindkraft, välfärd och smarta elnät.

När det gäller el så bör vi tänka på hela Sveriges elförsörjning och på mer robusthet, mindre sårbarhet för olyckor och strömbavbrott. Det räcker inte att tänka på en stad i taget. Men varje stad kan bestämma sig för att bara köpa förnybar el och ta sin del av ansvaret.

Det finns planer på att bygga en stor vindkraftpark i Markbygden utanför Piteå. Om man bygger 1103 stora vindkraftverk som snurrar ovanför träden får man ut 7 TWh el per år, det är nästan som ett och ett halvt kärnkraftverk. Nästan två verk byggs per kvadratkilometer, inte tätare eftersom de då tar onödigt mycket vind från varandra. Totalt 460 kvadratkilometer räknar man med. Och det råkar vara nästan precis en promille av Sveriges landareal. På mindre än en hundradel av Sveriges area kan man alltså bygga vindkraft lika mycket som all el från kärnkraft i Sverige. Och då kan vi exportera en hel del eftersom vi också bör bygga mycket solenergi, vågkraft och kraftverk i strömmande vatten, sådana utan nya vattendammar. Och det är ju viktigt att bygga vindkraften på de lämpligaste platserna med hänsyn till samerna, naturen mm. Mer än ett par procent av hela arean behöver ju aldrig tas i anspråk av vindkraftverk. Men på samma mark kan man ju samtidigt ha skogsbruk, jordbruk eller solceller. Vägar och annat kan då användas av många. Det lönar sig. Näringslivet och glesbygden utvecklas.

Vindkraften bullrar för mycket säger vissa. Men om man störs så är det i alla fall så att om kommande generationer river ett vindkraftverk så blir det tyst. Ett rivet kärnkraftverk däremot lämnar sitt radioaktiva avfall och risk för kärnvapenspridning under mycket lång tid. Den generation som har nytta av energin bör ta hela kostnaden för den. Polluter pays principle, den som förorenar bör betala, är en internationellt godtagen etik och moral. Vi bör försöka leva efter den.

Samordna med landsbygdsutveckling, skogsbruk med mer sågtimmer för trähustillverkning med mera, man kan t o m bygga vindkraftverk med limträbalkar. Regelbunden gallring och röjning men inte kalhyggen. Detta underlättas om man ändå har skogsvägar. Skogsavfall för biobränsle. Den samiska kulturen bör få det lättare - inte svårare. En ekologiskt, social och ekonomiskt hållbar industriell utveckling är möjlig. Den ekonomiska vinsten av vindkraften bör stanna på landsbygden. Och återinvesteras där. Det blir då mer välfärd.

När det är mycket kallt i hela Sverige används nu 30 000 MW el. Det är mycket få timmar per år. Då går nästan alla kraftverk för fullt. Nu används ca 140 TWh i Sverige på ett år, knappt 9000 timmar. Det blir ca 15 000 MW i medeltal över året. Det är bara hälften av kraftverkens maximala kapacitet. De kraftverk som går mycket få timmar per år blir mycket dyra. Man kan då istället bygga ut ett datorstyrt system där man minskar efterfrågan på el särskilt under höglasttid. Då skulle samhället som helhet tjäna mycket pengar. Och då behövs ju inte heller så mycket kraftledningar och transformatorer.

Det finns olika sätten att minska efterfrågan på el allmänt och i synnerhet under höglasttid. Det är bra att skicka mer pengar till universitet och högskolor för allmän utveckling av teknik och vetenskap. Som exempel. Nya ljusemitterande lysdioder, LED, sparar 90 % jämfört med vanliga glödlampor och har mycket längre livslängd. Man bör installera elmätare, som mäter förbrukningen timme för timme, så kan man ha kraftigt varierande elpriser. Många kunder är mer benägna att investera i energismart teknik om de tjänar mycket pengar på det. Den fasta delen av elabonnemangets kostnad kan helst vara noll för de flesta och den rörliga delen desto högre. Och den som levererar förnybar el till nätet bör då få bra betalt per kilowattimme. T ex hen som har solceller på hela sitt egna hustak. Man får numera 140 kWh per kvadratmeter solpanel och år. Det blir ju billigare per kWh att ha solceller på hela taket än att ha det på bara en liten del för eget bruk. Vissa maskiner och apparater i samhället kan rimligen slås från någon timme ibland genom en automatisk datorstyrd signal per telefon från elnätsoperatören. Inmatning av el i lågspänningsnätet gör att behovet av transformatorer och kraftledningar minskar.

Det blir då ett smart datorstyrt elnät, smart grid. För att jämna ut eltillgången kan man öka produktionen i vattenkraftverk vid höglasttid och vid låglasttid kan man ladda batterier i hybridbilar, tillverka klimatsmart fordonsbränsle, kanske metanol... och eventuellt pumpa vatten uppströms kraftverksdammar och sälja energin när priset stigit. Eller öka produktionen i tung industri på sommaren och minska den i februari när elpriset är högre. Då lagrar man varor i stället för energi. Bygger man passivhus eller nollenergihus sparar man mest energi just på vintern när energin är dyrast.

Smarta elnät är mycket lönsamt för samhället. Hela systemet blir mer robust, mindre sårbart, färre elavbrott på viktiga samhällsfunktioner. Mer hållbart socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Utvecklar vi teknik för allt detta kan vår industri exportera varor och tjänster till andra länder. Vi får mera välfärd, räddar klimatet och får fler meningsfulla jobb, mer välfärd och mindre felfärd. Inte minst på landsbygden. Ingen uranprospektering bör tillåtas. Mindre sårbarhet i samhället och tryggare elförsörjning. Och risken för kärnavapenspridning minskar. Man kan ju inte göra kärnavapen av vindkraftverk.

Inga nya kärnkraftverk kommer att behövas. Inte heller de nuvarande behövs. Avveckla kärnkraften nu – den är farlig, dyr och onödig. Samla och sprid bra erfarenheter från bl.a. ”Smart grid Gotland”, ”Norra Djurgårdsstaden i Stockholm” och ”Smart grid Hyllie i Malmö”.

Vi bör öka hastigheten på utbyggnaden av vindkraft, sol och vågkraft nu. Och kraftverk i strömmande vatten. Vänta inte tills konkurrenterna tar över helt. Den nya tekniken ger då svensk industri en önskvärd hemmamarknad och möjligheter till export. Vi bör bygga ut smarta elnät nu. Smart grid.se. Och föreslå att företag, kommuner och enskilda köper bara vind- och solkraft. Kommunen kan bygga ut sin energirådgivning. Det går på en kafferast att byta elbolag och kaffet blir ju så mycket godare.

Bygg ut spårburen trafik snabbare

Vi tycker det är mycket bra att bygga ut spårvägarna. Fler får möjlighet att resa och miljön förbättras jämfört med att vara bilberoende. Åker man med spårvagn eller T-bana spar man 90% av koldioxidutsläppet jämfört med om man kör bil.

Tillgängligheten för rörelsehindrade kan och bör göras så bra som möjligt liksom bekvämligheten för alla. Spårvagn är bättre ur social, ekologisk och ekonomisk hållbarhetssynpunkt. Men gång eller cykel är ju ofta ännu bättre. Planeringen för de grupperna bör prioriteras.

Det vore bra om man förbereder platser och annat för framtida utbyggnad av spårbilsnät. Då kan det bli fler och tätare stationer än man kan ha på spårvagnslinjer. Liksom närhet till stationer för pendelbåtar.

Man bör underlätta för cyklister, bra cykelställ och laddningsmöjligheter för elcyklar. Och åtminstone ibland i lågtrafiktid möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafiken.

Utformning och val av platser för hållplatser bör göras också med stor hänsyn till landskapsbilden, skönhetsvärden, planteringar, konstnärlig utsmyckning som på vissa tunnelbanestationer så att resan får ett större upplevelsevärde - inte minst för turister. Kulturell och på andra sätt intressant utformning – blir en attraktion. Hållplatslägen kan placeras och utformas så att det blir mer attraktivt att åka kollektivt. Attraktiv gestaltning och höga vistelsevärden är viktigt.

Bilberoendet minskar. Stadsmiljön blir bättre. Bilköerna minskar – bra för dem som ändå måste åka bil. Plats för bussar bör finnas vid avbrott i tågtrafik.

Platserna för kollektivtrafik bör bli intressanta kulturhistoriska, vetenskapliga, konstnärliga och estetiska attraktioner. Att resa kollektivt är inte bara ett sätt att förflytta sig – det är också ett sätt att få insikter och upplevelser. Kanske platser att trivas på och inspireras av. Vi är resenärer, vi är människor med många intressen. Vi är inte bara kunder som ska transporteras på enklaste sätt.

Pengar finns. Vi kan spara över 28 000 miljoner om vi stoppar Förbifart Stockholm, som är skadlig, dyr och onödig - en gigantisk springnota till kommande generationer. Kultur, miljö och välfärd är viktigare. Vi gör cykelvägar, spår- och busstrafiken attraktivare och trivsammare. Det lönar sig. Spara inte in på gestaltning och detaljutformning.

Det behövs mer av regional planering. Det räcker inte med bara kommunal planering.

Industrigruppen Återvunnen Energi

Industrigruppen Återvunnen Energis yttrande daterat den 3 juni 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Industrigruppen Återvunnen Energi, som representerar industrier med stora volymer restvärme, tar tillfället i akt att lämna synpunkter på detta förslag i den del som berör fjärrvärme.

Fjärrvärme är ett effektivt system för uppvärmning speciellt i större orter. Tyvärr har fjärrvärmen fått ett försämrat förtroende hos kunder och konsumenter framför allt för att detta monopol driver en kostnadsutveckling som är klart högre än konsumentprisindex. Monopolet är även ett hinder för en sund utveckling av fjärrvärmen som har allt större konkurrens från andra uppvärmningsformer på värmemarknaden.

Frågan om fjärrvärmens framtid har utretts i flera betänkanden under senare år. För industrier med restvärme sågs den senaste utredningen Fjärrvärme i konkurrens, som föreslog tredjepartstillträde i alla nät, som ett stort steg framåt. Näringsdepartementet har dessvärre valt att ge fortsatta uppdrag till Energimarknadsinspektionen och Energimyndigheten i stället för att gå på betänkandets linje. I avvaktan på slutligt ställningstagande av regeringen om fjärrvärmens regelverk är det mycket viktigt att kommunerna lokalt agerar för att öka förtroende för fjärrvärmen på marknaden. I Stockholm är Fortum Värme den helt dominerande värmeleverantören. Företaget driver sitt försök Öppna nät med ambitionen att ta till vara mer restvärme. I Färdplanen skrivs att målet för Fortum bör vara att Öppna nät ska omfatta hela stadens geografiska område och permanentas.

Ett mer integrerat fjärrvärmesystem är enligt Industrigruppen Återvunnen Energi en avgörande faktor för att effektivisera fjärrvärmen och utnyttja hela potentialen restvärme. Ett integrerat system kan däremot inte begränsas av administrativa gränser om det ska bli riktigt effektivt. Inom hela Storstockholm finns fjärrvärmesystem som med all fördel kan kopplas samman och integreras till nytta för en mycket bredare kundkrets samtidigt som miljön utsätts för mindre belastning.

Industrigruppen Återvunnen Energi föreslår att Stockholms stad höjer ambitionen och sätter målet om integrerade fjärrvärmesystem för hela regionen. Den logiska åtgärden för att nå denna integrering är att införa tredjepartstillträde på samma sätt som planeras i Täby i hela regionen för att utveckla en helt öppen fjärrvärmemarknad. Det leder till ökad kundnytta och möjlighet att välja mellan fler leverantörer av fjärrvärme.

Klimataktion Stockholm

Klimataktion Stockholms yttrande daterat den 26 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Vi utgår från att staden i sin politiska behandling av detta förslag väger in de senaste naturvetenskapliga grunderna för klimatförändringarna, så som de kommer att presenteras av IPCC 2013-09-27, och justerar både tidplan och åtgärder utifrån de

senaste rönen.

Klimat- och miljörelsen har länge efterfrågat konkreta åtgärder och effektiva politiska och ekonomiska styrmedel. Alltför länge har den politiska diskursen mest handlat om att ställa upp procentuella klimatmål, utan några anvisningar till medborgare, företag och organisationer om hur målen ska uppnås och vad olika sektorer ska bidra med. Detta gäller inte minst transportsektorn, där behovet av utsläppsminskningar är störst.

Därför är vi förstås mycket positiva till att Stockholms stad, tagit fram ett underlag för en färdplan för staden. Färdplanen innehåller goda intentioner och bra förslag. Den borde bli ett viktigt dokument, styrande för stadens verksamheter, bolag och stockholmarna. Framför allt borde den få en hög politisk prioritering. Våra viktigaste synpunkter, invändningar, frågor och förslag är följande.

Färdplanens omfattning och avgränsning är geografiskt för snäv

Stockholmarnas resor utanför kommungränsen räknas inte in. Med en ”de facto” regional trafikplanering och – politik är detta givetvis orimligt. Det är ju de samlade utsläppen från resor av samtliga invånare i Stockholmsregionen som måste räknas. Här krävs en regional färdplan för utsläppsminskningar framför allt för trafiksektorn, som ju dessutom står för den största andelen av utsläppen. Stockholm som den största kommunen i länet och med flest inpendlande arbetsresor bör vara ledande i detta arbete.

Många andra åtgärder är också sådana att ”staden bara kan verka men beslutet måste tas av part utanför stadens organisation”. (Se tidplan punkt 4.6). Det gör även en beskedlig tidplan som denna rätt osäker. Det behövs en kommitté, där alla som ska fatta beslut för att genomföra planen är med, och kanske också en genomförandegrupp med mandat att se till att åtgärder sker, och att problem under vägen blir lösta.

Förbifart Stockholm går på tvärs mot klimatmålen och står i vägen för kraftig kollektivtrafikutbyggnad i regionen

Det är anmärkningsvärt att remissunderlaget överhuvudtaget inte nämner Förbifart Stockholm, en ny stadsmotorväg för bilar, samtidigt som färdplanen föreslår en kraftig minskning av bilism och övergång till kollektivtrafik, cykel och gång, något som framförs sedan länge av ansvariga myndigheter som Naturvårdsverket, Trafikverket m fl. Men Förbifart Stockholm är en helig ko i Stockholms län, den ligger i förutsättningarna för färdplanen och ska tydligen helst glömmas bort. Exemplet Förbifart Stockholm visar på fenomenet att politiken själv sätter käppar i hjulet när det gäller klimatproblemen, istället för att anvisa lösningar. Staten och länets 26 kommuner har genom Stockholmsöverenskommelsen 2007 bundit upp sig för att bygga Förbifart Stockholm. Det stora problemet nu är att politiken inte vill eller anser sig kunna omförhandla detta. Prestige och partiöverskridande överenskommelser står i vägen för rationellt handlande ur klimatsynpunkt, vilket det skulle innebära om man

skrotade planeringen av den nya motorvägen för bilar och lastbilar, och istället satsade pengarna på mer och bättre kollektivtrafik, till exempel en kraftig utbyggnad av T-banenätet. Här finns redan en färdig finansiering på cirka 30 miljarder som istället borde styras om till att finansiera några av de aktuella men ofinansierade t-baneprojekten, liksom en ofinansierad cykelplan. I ljuset av klimatkrisen borde redan fattade politiska beslut kunna göras om.

Aktuella och kommande trafikprojekt, både i Stockholmsregionen och i resten av Sverige, måste bidra till sänkningar av växthusgaserna i atmosfären, och samtidigt underlätta för alla medborgare oavsett ålder, kön och lön att ta sig fram, inte bara de bilburna. Planeringen av transportinfrastruktur måste ta sitt samhällsansvar eftersom transporter på väg står för så stor del av koldioxidutsläppen. Den samlade planeringen av Förbifart Stockholm bidrar tvärtom till att förvärra klimatkrisen.

Finansieringen av en kraftig kollektivtrafikutbyggnad berörs inte men är ett huvudproblem

Åtgärderna när det gäller transporter (kap 8. huvudscenariot i 8.2) är i sig mycket bra då den förutsätter en massiv utbyggnad av kollektivtrafiken och samtidigt restriktioner för biltrafiken. Men vi undrar hur kollektivtrafiksatsningarna ska finansieras, samtidigt som man bygger Förbifart Stockholm för mer biltrafik och även planerar en ”Östlig förbindelse”? Dessutom finns det en ofinansierad regional cykelplan. Om den genomfördes skulle det kunna betyda en hel del för överflyttning från biltrafik och en avlastning av kollektivtrafiken.

Det enda ställe där finansiering nämns är under Risker (sid 16). Där står det att utbyggnaden i kollektivtrafiken är både tidskrävande och fordrar stora investeringar. ”Därmed föreligger en stor risk att utbyggnadstakten sker långsammare än vad som förutsatts i färdplanen.” Vi kan bara instämma.

Produktion av varor utanför kommungränsen bör räknas in i stockholmarnas utsläpp

Det mest anmärkningsvärda är själva utgångspunkten att endast klimatgaser som produceras i Stockholms kommun ingår. Det är inte bara utomlands som är borttaget utan också utanför kommunen. (3.2). Det är att göra det lätt för sig. Nästan ingen produktion av mat och andra varor sker i staden, och alla transporter av stockholmare utanför kommun- och landsgränser utesluts.

Vi menar därför att staden har gjort en grundläggande tabbe vid analysen då den valda systemgränsen är geografisk. Rimligare vore en demografisk gräns: utsläpp från stockholmare i stället för inom Stockholms gränser. Detta skulle fånga två av de stora utsläppskällorna: bilen och biffen. Eller, mer precist: utsläppen från mat (nästan helt producerad i Sverige eller utomlands – utanför kommungränsen) och transporter (arbetsresor över kommungränsen, utrikes flygresor, kryssningar, resor till Finland och Baltikum etc.).

Inom klimat- och miljörelsen anser vi att utsläppen från de varor svenskarna/stockholmarna importerar skall räknas in. Begrunda t.ex. alla de bilar som köps av stockholmarna. Produktion av en bil kostar energimässigt mellan c:a 30.000 och 70.000 kWh, till stor del fossilgenererad. Redan här har vi alltså utsläpp i storleksordningen 0.5 – 1 ton CO₂ per år och bil. Sedan har vi all importerad elektronik, alla möbler, alla kläder osv. I ett försök som gjordes av Miljöförvaltningen, där man mätte 50 stockholmsfamiljers utsläpp från all konsumtion inklusive det som sker utanför kommungränsen, samt båt och flyg, mer än fördubblades utsläppen för en stockholmarna till 8 -10 ton.

Klart är i vart fall, att utgångsvärdet 3.8 ton år 2010, och målet 0.4 ton CO₂(e) per individ år 2050 är helt missvisande(sid 7). De riskerar att invägga oss stockholmarna i en falsk trygghet.

Takten i minskning av utsläppen är för låg och år 2050 för långt bort

Dessutom är takten i minskningen av utsläppen alltför låg. Det som läckt ut nu från IPCC och andra håll (se artikel i DN-debatt 13.09.22 "Risken för klimatkatastrof större än vad de flesta tror"; Vetenskapens värld SVT 2013-09-23) visar att det är bråttom. Senare tids rapporter och läckor från IPCC-panelen tyder på att 2-gradersmålet kan vara överspelat. Enligt tidigare beräkningar (Meinshausen m.fl., 2009) krävs en global fossilfrihet år 2024, om man med 80% sannolikhet inte ska överskrida 2-gradersmålet, och de globala utsläppen måste då kulminera före år 2020.

Är det då rimligt att ha år 2050 som mål? Vilken risk är acceptabel? 50% sannolikhet att klara målet är lika med att singla slant, och chansen på krona eller klave. Då bryr man sig inte om hur det går. Klimataktion varnar för att räkna med klimatmål och utsläppsbanor som innebär en hög risk för att inte klara temperaturmålet. Vi menar att det är omöjligt att acceptera en lägre sannolikhet än 80% för att klara tvågradersmålet.

Därför går nu Klimataktion ut med kravet att målet ska vara att halvera de svenska inhemska utsläppen av växthusgaser till 2018, samt halvera svenska konsumenters klimatpåverkan till 2018. Sverige ska vara fossilfritt i god tid före år 2030. Vidare vill Klimataktion att den svenska staten successivt stänger kolkraftverk man äger i andra länder fram till 2020. Kolkraftverken får inte säljas vidare så att de kan drivas vidare av annan ägare, utan skall läggas ned.

Klimataktion Stockholm kräver att denna inriktning bör gälla även för Stockholms stads färdplan. Att uppdatera sig mot de senaste vetenskapliga rönen är nödvändigt och nuvarande förslag brister här.

Kolkraftverket i Värtan måste ha en snabbare avveckling än till 2050

I konsekvens med detta bör även kolkraftverket i Värtan stänga utan alltför stora dröjsmål. Att acceptera 2050 som slutår för kolet i Stockholm är oacceptabelt (4.1). Utredningen berör tyvärr inte vilka hinder som finns när det gäller KKV i Värtan.

Transporter – utsläpp från sjöfart och flyg måste också med

Staden tycks anta att resandet per capita inte kommer att växa. (4.4) Detta är i så fall förenligt med peak car, men strider givetvis mot konsekvenserna av ”Förbifarten”.

Eller tänker man sig ökat resande, men med stadigt alltmer effektiva fordon?

Antagandet om en ökning med 40 % framstår som ganska godtyckligt.

75 % biodrivmedel till flyget år 2050 (4.5) framstår som en ren fantasi.

Biodrivmedel är inte heller utsläppsfria. Och resorna upphör inte vid kommungränsen.

Vidare får vi inte glömma att flyget antas öka med i storleksordningen 7 % om året – en fördubbling på 10 år! Om den här prognosen skulle hålla har vi alltså drygt tre fördubblingar av flygtrafiken att se fram emot under tiden 2013 – 2050: TIO gånger mer flyg än idag, matat med 75 % biodrivmedel? Detta är knappast bra förutsättningar för en färdplan för minskade koldioxidutsläpp.

Ungefär lika illa är det med sjöfarten: att bara låtsas om utsläppen innanför kommungränsen svarar inte mot verkligheten. Om fartygen lossar i Norvik kommer de inte ens till Stockholm – men varorna torde i stor utsträckning göra det. Tillverkade i Kina, fraktade på de stora haven, dumpade i Norvik, fraktade på lastbil därifrån – och det enda som räknas är lastbilstransporten innanför kommungränsen! Utmanande för de logiskt tänkande. Staden satsar dessutom medvetet, bl.a. genom utbyggnaden av Värtahamnen, på ökad trafik, inte minst kryssningstrafik. Där är inte stadens förvaltningar och bolag i fas med varandra.

Vad gäller Bromma flygplats (8.3) så antar Klimataktion att detta, liksom Förbifart Stockholm, ligger som en underliggande förutsättning/premiss i utredningen.

Ytterligare en helig ko. Annars finns det inget rimligt skäl till att ”anta att flygplatsen ligger kvar i Bromma”, och att vid omförhandling 2038 av avtalet ställa krav på inblandning av biobränslen ”enligt den vid tidpunkten bästa miljö- och klimatnyttan”. I alla fall är det inte OK om man ska vända och vrida på alla stenar för att minska växthusgasutsläppen. Klimataktion anser att avtalet om Bromma i första hand ska avslutas snarast möjligt, och i andra hand inte förlängas efter 2038. Det finns inget rimligt skäl till att staden ska ha en egen trafikflygplats när Arlanda finns, med goda kollektiva transporter till.

Kommunen ska inte klimatkompensera

Även om det vore förenligt med kommunallagen känns det mycket stötande att Stockholms stad skulle lätta på sin klimatbörda genom till exempel skogsplantering i Afrika, nog så vällovligt ur en global synvinkel men platsar knappast i en färdplan för hur just Stockholm ska nå klimatomålen. Sverige, och Stockholm som dess huvudstad och likaledes en ”miljöstad”, måste visa på goda exempel och gå i fronten för att klara klimatanpassningen. Plus att det smakar illa att använda 90 mkr av kommunala skattepengar till annat än kommunala verksamheter som vård, skola, omsorg mm (bil. 3). Alla måste städa framför sin egen dörr.

Nyproduktionen av bostäder och lokaler bör kvalitetssäkras så att de är energisnåla eller drar noll energi

Lever verkligen en sådan byggnad som Hjorthagstornet (på stora gasklockans plats) med sina extrema glasytor upp till rimliga energikrav? Vi vet ju hur illa det delvis gick i Sjöstadens: somliga byggnader ligger på över 400 kWh/kvm och år.

Bostadsminister Attefalls lagförslag om förbud för kommuner att ställa egna miljökrav vid nybyggnation innebär, om det går igenom, att Stockholms möjligheter att driva på den utvecklingen slås omkull. Där borde kommunerna protestera, då de innebär ett ingrepp i deras möjligheter till lokala energieffektiviseringar.

Fastighetsägare och bostadsbolag måste få tydliga krav från kommunen

Det finns i utredningen ett resonemang (4.2, 6.3.1) om att det inte är rimligt att kräva att mindre privata fastighetsägare och bostadsrättsföreningar genomför energieffektiviseringar i någon större omfattning, de skulle inte ha råd. Detta ställer vi oss mycket frågande inför. Ägandet innebär ett förvaltningsansvar, och energieffektivisering ingår i detta. Har man inte råd till det kanske man inte ska äga ett hus, eller bilda en bostadsrättsförening? Kommunen måste kunna utfärda någon form av styrande riktlinjer, eller styrande överenskommelser med fastighetsägarföreningar mm.

Klimataktion kan konstatera att kommunen under 2000-talet har drivit på en gigantisk omvandling från resursstarka bostadsägare (allmännyttan) till resurssvaga (omvandlingsvägen från kommunägda hyresrätter till privata bostadsrätter), vilket nu kan komma att utgöra ett hinder för klimatanpassningar.

Engagera kommuninvånarna, bolagen och verksamheterna och ge dem stöd

Vi anser att stadens allmännyttiga bostadsbolag, övriga bolag och verksamheter borde gå i bräsch för omställningar av olika slag, med hjälp av och i dialog med de boende och kommuninvånarna. Att producera egen el med solpaneler på den egna fastigheten, samla in matavfall till biogas, energisparande per hushåll, närodling av grönsaker till husbehov mm. Kommunala verksamheter som skolor, förskolor, äldreboenden bör i mindre utsträckning äta kött, och lära sig vilken livsmedelsproduktion som släpper ut minst växthusgaser. Upphandling av lokalt producerade livsmedel till stadens verksamheter ger kortare transportsträckor och bättre mat.

Här finns en stor potential för omställning till hållbarare livsstil på individ- och gruppnivå. Hittills har Stockholm alls inte kommit lika långt som många andra kommuner när det gäller t ex att samla in matavfall. Vad vi vet så pågår det ännu inte i allmännyttan. Om kommunens företrädare visar att de politiskt prioriterar detta, och ger goda förutsättningar är vi övertygade om att det kommer tas väl emot. Tiden är mogen för ett krismedvetande. Medborgarna är mogna för att ta sitt ansvar för att dra sina strån till stacken. Här kan miljö- och klimatorganisationer med sitt kunnande och

engagemang också utgöra stöd.

Kommunikation med medborgarna

Staden måste kommunicera klimatkrisens allvar till sina verksamheter, bolag och till kommuninvånarna. Ge vardera av grupperna t ex 5 konkreta uppgifter med hållpunkter i tiden. Gärna utifrån modellen bilen-biffen-bostaden, en handlingsplan för varje hushåll och varje kommunal verksamhet. Det kommer krävas kampanjer.

Årlig klimatbudget och klimaträttvisa

Utsläppsminskningarna bör planläggas i en årlig klimatbudget, med samma status som stadens ordinarie budget, och stämmas av på samma sätt. De måste fördelas rättvist. De minst bemedlade måste komma förhållandevis lindrigt undan, medan den tyngsta bördan åläggs de största konsumenterna av fossila bränslen, som i regel också är de med störst inkomster.

Slutord

Klimataktion konstaterar att vi som lever nu är den första generation som har full kunskap om klimathotet, och därför har vi ett stort ansvar, inte minst inför våra barn och barnbarn, de som kommer att leva år 2050 och framåt. Detta måste komma till uttryck i Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050, som vi istället anser bör var fossilbränslefritt år 2030.

Kommunförbundet Stockholms Län

Kommunförbundet Stockholms Läns yttrande daterat den 5 juni 2013 har i huvudsak följande lydelse.

KSL anser att det framtagna förslaget på en färdplan som stakar ut vägen till ett fossilbränslefritt Stockholm stad år 2050 är ambitiöst och väl genomarbetat.

KSL vill med detta yttrande sätta *Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050*, nedan benämnt *Färdplan 2050* i ett tydligare regionalt format och dels beskriva hur den kan bidra till att stärka länets övriga kommuners arbete inom klimatområdet, men också betona hur viktig en regional samverkan är för måluppfyllelsen av Färdplan 2050. KSL yttrar sig av lokalpolitiska skäl inte i detalj när det gäller enskilda kommuners val av åtgärder, vilket innebär att KSL inte heller har några synpunkter på Stockholms stads målsättningar eller operativa genomförande av Färdplan 2050.

Stockholms stads arbete inom klimatområdet är erkänt som offensivt och målinriktat. KSL bedömer att Färdplan 2050 ligger väl i linje med nationella och internationella målsättningar inom klimatområdet och ett genomförande av planen är

en viktig signal till omvärlden att Stockholms stad menar allvar med sina ambitioner inom klimatområdet och lever upp till bilden som miljöhuvudstad.

Regional samverkan och en gemensam färdriktning

Stockholms stads ambitioner inom klimatområdet är höga och fastställda i olika måldokument. Det framtagna förslaget på en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm stad är ett dokument som syftar till att omsätta tidigare fastställda mål till en mer konkret operativ nivå.

En målsättning om ett fossilbränslefritt Stockholms stad 2050 kräver dock ett vidare resonemang om hur Stockholms stads omland kan förvänta sig se ut 40 år fram i tiden. De geografiska gränserna kommer då precis som nu att ha mindre betydelse både i ett kommun- och länsperspektiv när det gäller klimataspekter. De sammantagna lokala insatserna avgör hur väl regionen kommer att lyckas i det regionala miljömålsarbetet och bidra till att även nationella klimatmål kan nås.

Den region vi ser framför oss i detta längre tidsperspektiv är en tillväxtregion som kanske mer än idag kommer att betraktas som Sveriges tillväxtmotor. Enbart Stockholms län svarar idag för en tredjedel av BNP och Mälardalen i sin helhet 44 % av BNP. I Mälardalen beräknas halva Sveriges befolkning bo år 2050 och det är högst rimligt att tro att även regionens bidrag i BNP räknat också kommer att öka betydligt. Denna utveckling är fylld av funktionella regionala utmaningar inom infrastruktur, bostadsbyggande, skola och omsorg. I detta perspektiv behöver lokala och regionala målsättningar inom klimatområdet vara integrerat i alla samhällsbyggnadsfrågor i alla regionens delar.

KSL ser positivt på att Stockholms stad genom Färdplan 2050 beskriver vad som behöver göras för att nå uppsatta klimatmål inom stadens geografiska gräns men ser samtidigt att stadens höga ambitioner inom klimatområdet är avhängigt med en rad omvärldsfaktorer. Där behovet av en tydlig regional färdriktning, målsättning och samverkan är avgörande tillsammans med statliga åtaganden i form av regionalt stöd i klimatarbetet.

Stockholms stad bör ha en fördel av att komplettera Färdplan 2050 med ett fördjupande avsnitt med dels ett resonemang rörande på vilka sätt olika omvärldsfaktorer kan påverka måluppfyllelsen och dels vilka typer av regionala insatser som kan behövas och hur Stockholm kan spela en roll i ett sådant arbete.

Färdplan 2050 skulle också tjäna på att innefatta en beskrivning av vilka insatser som behövs för att implementera planens målsättningar i den egna organisationen.

Färdplan 2050 - en av flera planer med samma mål

Klimatförändringarna sker här och nu och samhälleliga omställningsprocesser tar tid. Därför behöver långsiktiga planer, mål och visioner kunna beskrivas i konkreta och operativa planer så som Stockholms stad har gjort genom Färdplan 2050. På nationell nivå har Naturvårdsverket i uppdrag att ta fram en färdplan för att nå nationella

klimatmål och Länsstyrelsen har i sin tur tagit fram *Färdplan 2050 Stockholms län, Full fart framåt utan växthusgaser*, den senare har dock inte samma konkretiseringsgrad som Stockholm stads plan och har en svag förankring i länets kommuner. Den nyligen framtagna Klimat- och energistrategin för Stockholms län är även det ett dokument som tillsammans med Färdplan 2050 bör utgöra en grund för ett vidare regionalt arbete inom klimatområdet.

KSL ser ett behov av tydligare regionala målformuleringar inom klimatområdet och tydligare kopplingar mellan nationella, regionala och lokala insatser. Färdplan 2050 kan i hög grad bidra som inspiration till att flera kommuner tar fram konkreta handlingsplaner inom klimatområdet som i sin tur kan bidra som underlag till en tydligare färdriktning i det regionala klimatarbetet. En sådan utveckling skulle också underlätta måluppfyllelsen av Färdplan 2050. Ett mer enat regionalt klimatarbete som grundar sig i förankrade måldokument kan med fördel kopplas till den Regionala miljömålsdialogen. Det Regionala miljömålsrådet som är den styrande funktion inom det regionala miljömålsarbetet kan även genomföra de påtryckningar på staten som behövs enligt Färdplan 2050. Detta gäller exempelvis statistikområdet som är grundläggande för ett effektivt miljömålsarbete. Utan tillförlitliga statistiska underlag inom exempelvis energiområdet är det svårt för kommunerna att göra jämförelser och sätta mål utifrån gemensamma referensramar.

Färdplan 2050:s roll för attraktionskraft, tillväxt och innovation

För att styrande dokument inom klimatområdet så som Färdplan 2050 ska leda till måluppfyllelse behöver kopplingen till andra samhälleliga målsättningar vara stor, då genomförandet av åtgärder inte sällan leder till målkonflikter. Betydelsen av det bidrag som ett genomförande av Färdplan 2050 ger i form av ökad attraktionskraft både för staden och regionen ska heller inte underskattas och kan med fördel beskrivas mer ingående i dokumentet.

Genomförandet av Färdplan 2050 kommer att innebära stora och märkbara omställningar och innefatta stora utmaningar. Inte minst när det gäller att skapa incitament till de förändrade beteendemönster som krävs. I detta avseende behöver regionala Triple-Helix konstellationer formas för att ta tillvara och skapa förutsättningar för den marknad av innovationer som större samhällsomställningar ofta leder till. I Färdplan 2050 görs kopplingar till ett flertal av stadens dokument inom klimatområdet. Kopplingar mellan Färdplan 2050 och dess betydelse för att främja teknikinnovationer och tillväxtmöjligheter kan med fördel beskrivas tydligare. Exempelvis genom att lyfta in slutsatser som görs i den nu aktuella OECD rapporten *Cities and Green Growth: The Case of Stockholm* där just kopplingen mellan stadens och regionens klimatarbete och dess betydelse i ett tillväxtperspektiv beskrivs.

Naturskyddsföreningen – Stockholm

Naturskyddsföreningen – Stockholms yttrande daterat den 26 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Vi utgår från att staden i sin politiska behandling av detta förslag väger in de senaste naturvetenskapliga grunderna för klimatförändringarna, så som de kommer att presenteras av IPCC 2013-09-27, och justerar både tidplan och åtgärder utifrån de senaste rönen.

Stockholms Naturskyddsförening liksom övriga delar av miljö- och klimatrörelsen har länge efterfrågat konkreta åtgärder och effektiva politiska och ekonomiska styrmedel. Alltför länge har den politiska diskursen mest handlat om att ställa upp procentuella klimatmål, utan några anvisningar till medborgare, företag och organisationer om hur målen ska uppnås och vad olika sektorer ska bidra med. Detta gäller inte minst transportsektorn, där behovet av utsläppsminskningar är störst.

Därför är vi positiva till att Stockholms stad, tagit fram ett underlag för en färdplan för staden. Färdplanen innehåller goda intentioner och bra förslag. Den borde bli ett viktigt dokument, styrande för stadens verksamheter, bolag och stockholmarna. Framför allt borde den få en hög politisk prioritering. Våra viktigaste synpunkter, invändningar, frågor och förslag är följande.

Färdplanens omfattning och avgränsning är geografiskt för snäv

Stockholmarnas resor utanför kommungränsen räknas inte in. Med en ”de facto” regional trafikplanering och – politik är detta givetvis orimligt. Det är ju de samlade utsläppen från resor av samtliga invånare i Stockholmsregionen som måste räknas. Här krävs en regional färdplan för utsläppsminskningar framför allt för trafiksektorn, som ju dessutom står för den största andelen av utsläppen. Stockholm som den största kommunen i länet och med flest inpendlande arbetsresor bör vara ledande i detta arbete.

Många andra åtgärder är också sådana att ”staden bara kan verka men beslutet måste tas av part utanför stadens organisation”. (Se tidplan punkt 4.6). Det gör även en beskedlig tidplan som denna rätt osäker. Det behövs en kommitté, där alla som ska fatta beslut för att genomföra planen är med, och kanske också en genomförandegrupp med mandat att se till att åtgärder sker, och att problem under vägen blir lösta.

Förbifart Stockholm går på tvärs mot klimatmålen och står i vägen för kraftig kollektivtrafikutbyggnad i regionen

Det är anmärkningsvärt att remissunderlaget överhuvudtaget inte nämner Förbifart Stockholm, en ny stadsmotorväg för bilar, samtidigt som färdplanen föreslår en kraftig minskning av bilism och övergång till kollektivtrafik, cykel och gång, något som framförs sedan länge av ansvariga myndigheter som Naturvårdsverket, Trafikverket m

fl. Men Förbifart Stockholm är en helig ko i Stockholms län, den ligger i förutsättningarna för färdplanen och ska tydligen helst glömmas bort. Exemplet Förbifart Stockholm visar på fenomenet att politiken själv sätter käppar i hjulet när det gäller klimatproblemen, istället för att anvisa lösningar. Staten och länets 26 kommuner har genom Stockholmsöverenskommelsen 2007 bundit upp sig för att bygga Förbifart Stockholm. Det stora problemet nu är att politiken inte vill eller anser sig kunna omförhandla detta. Prestige och partiöverskridande överenskommelser står i vägen för rationellt handlande ur klimatsynpunkt, vilket det skulle innebära om man skrotade planeringen av den nya motorvägen för bilar och lastbilar, och istället satsade pengarna på mer och bättre kollektivtrafik, till exempel en kraftig utbyggnad av T-banenätet. Här finns redan en färdig finansiering på cirka 30 miljarder som istället borde styras om till att finansiera några av de aktuella men ofinansierade t-baneprojekten, liksom en ofinansierad cykelplan. I ljuset av klimatkrisen borde redan fattade politiska beslut kunna göras om.

Aktuella och kommande trafikprojekt, både i Stockholmsregionen och i resten av Sverige, måste bidra till sänkningar av växthusgaserna i atmosfären, och samtidigt underlätta för alla medborgare oavsett ålder, kön och lön att ta sig fram, inte bara de bilburna. Planeringen av transportinfrastruktur måste ta sitt samhällsansvar eftersom transporter på väg står för så stor del av koldioxidutsläppen. Den samlade planeringen av Förbifart Stockholm bidrar tvärtom till att förvärra klimatkrisen.

Finansieringen av en kraftig kollektivtrafikutbyggnad berörs inte men är ett huvudproblem

Åtgärderna när det gäller transporter (kap 8. huvudscenariot i 8.2) är i sig mycket bra då den förutsätter en massiv utbyggnad av kollektivtrafiken och samtidigt restriktioner för biltrafiken. Men vi undrar hur kollektivtrafiksatsningarna ska finansieras, samtidigt som man bygger Förbifart Stockholm för mer biltrafik och även planerar en ”Östlig förbindelse”? Dessutom finns det en ofinansierad regional cykelplan. Om den genomfördes skulle det kunna betyda en hel del för överflyttning från biltrafik och en avlastning av kollektivtrafiken.

Det enda ställe där finansiering nämns är under Risker (sid 16). Där står det att utbyggnaden i kollektivtrafiken är både tidskrävande och fordrar stora investeringar. ”Därmed föreligger en stor risk att utbyggnadstakten sker långsammare än vad som förutsatts i färdplanen.” Vi kan bara instämma.

Produktion av varor utanför kommungränsen bör räknas in i stockholmarnas utsläpp

Det mest anmärkningsvärda är själva utgångspunkten att endast klimatgaser som produceras i Stockholms kommun ingår. Det är inte bara utomlands som är borttaget utan också utanför kommunen. (3.2). Det är att göra det lätt för sig. Nästan ingen produktion av mat och andra varor sker i staden, och alla transporter av stockholmare

utanför kommun- och landsgränser utesluts.

Vi menar därför att staden har gjort en grundläggande tabbe vid analysen då den valda systemgränsen är *geografisk*. Rimligare vore en *demografisk* gräns: utsläpp från *stockholmare* i stället för *inom Stockholms gränser*. Detta skulle fånga två av de stora utsläppskällorna: bilen och biffen. Eller, mer precist: utsläppen från mat (nästan helt producerad i Sverige eller utomlands – *utanför kommungränsen*) och transporter (arbetsresor över kommungränsen, utrikes flygresor, kryssningar, resor till Finland och Baltikum etc).

Stockholms Naturskyddsförening anser att utsläppen från de varor svenskarna/stockholmarna importerar skall räknas in. Begrunda t.ex. alla de bilar som köps av stockholmare. Produktion av en bil kostar energimässigt mellan c:a 30.000 och 70.000 kWh, till stor del fossilgenererad. Redan här har vi alltså utsläpp i storleksordningen 0.5 – 1 ton CO₂ per år och bil. Sedan har vi all importerad elektronik, alla möbler, alla kläder osv. I ett försök som gjordes av Miljöförvaltningen, där man mätte 50 stockholmsfamiljers utsläpp från all konsumtion inklusive det som sker utanför kommungränsen, samt båt och flyg, mer än *fördubblades* utsläppen för en stockholmare till 8 -10 ton.

Klart är i vart fall, att utgångsvärdet 3.8 ton år 2010, och målet 0.4 ton CO₂(e) per individ år 2050 är helt missvisande (sid 7). De riskerar att invagga oss stockholmare i en falsk trygghet.

Transporter – utsläpp från sjöfart och flyg måste också med

Staden tycks anta att resandet per capita inte kommer att växa. (4.4) Detta är i så fall förenligt med *peak car*, men strider givetvis mot konsekvenserna av ”Förbifarten”.

Eller tänker man sig ökat resande, men med stadigt alltmer effektiva fordon?

Antagandet om en ökning med 40 % framstår som ganska godtyckligt.

75 % biodrivmedel till flyget år 2050 (4.5) framstår som en ren fantasi.

Biodrivmedel är inte heller utsläppsfria. Och resorna upphör inte vid kommungränsen. Vidare får vi inte glömma att flyget antas öka med i storleksordningen 7 % om året – en fördubbling på 10 år! Om den här prognosen skulle hålla har vi alltså drygt tre fördubblingar av flygtrafiken att se fram emot under tiden 2013 – 2050: TIO gånger mer flyg än idag, matat med 75 % biodrivmedel? Detta är knappast bra förutsättningar för en färdplan för minskade koldioxidutsläpp.

Ungefär lika illa är det med sjöfarten: att bara låtsas om utsläppen innanför kommungränsen svarar inte mot verkligheten. Om fartygen lossar i Norvik kommer de inte ens till Stockholm – men varorna torde i stor utsträckning göra det. Tillverkade i Kina, fraktade på de stora haven, dumpade i Norvik, fraktade på lastbil därifrån – och det enda som räknas är lastbilstransporten innanför kommungränsen! Utmanande för de logiskt tänkande. Staden satsar dessutom medvetet, bl.a. genom utbyggnaden av Värtahamnen, på ökad trafik, inte minst kryssningstrafik. Där är inte stadens förvaltningar och bolag i fas med varandra.

Vad gäller Bromma flygplats (8.3) så antar Stockholms Naturskyddsförening att detta, liksom Förbifart Stockholm, ligger som en underliggande förutsättning/premiss i utredningen. Ytterligare en helig ko. Annars finns det inget rimligt skäl till att ”anta att flygplatsen ligger kvar i Bromma”, och att vid omförhandling 2038 av avtalet ställa krav på inblandning av biobränslen ”enligt den vid tidpunkten bästa miljö- och klimatnyttan”. I alla fall är det inte OK om man ska vända och vrida på alla stenar för att minska växthusgasutsläppen. Stockholms Naturskyddsförening anser att avtalet om Bromma i första hand ska avslutas snarast möjligt, och i andra hand inte förlängas efter 2038. Det finns inget rimligt skäl till att staden ska ha en egen trafikflygplats när Arlanda finns, med goda kollektiva transporter till.

Kommunen ska inte klimatkompensera

Även om det vore förenligt med kommunallagen känns det mycket stötande att Stockholms stad skulle låta på sin klimatbörda genom till exempel skogsplantering i Afrika, nog så vällovligt ur en global synvinkel men platsar knappast i en färdplan för hur just Stockholm ska nå klimatmålen. Sverige, och Stockholm som dess huvudstad och likaledes en ”miljöstad”, måste visa på goda exempel och gå i fronten för att klara klimatanpassningen. Plus att det smakar illa att använda 90 mkr av kommunala skattepengar till annat än kommunala verksamheter som vård, skola, omsorg mm (bil. 3). Alla måste ståda framför sin egen dörr.

Nyproduktionen av bostäder och lokaler bör kvalitetssäkras så att de är energisnåla eller drar noll energi

Lever verkligen en sådan byggnad som Hjorthagstornet (på stora gasklockans plats) med sina extrema glasytor upp till rimliga energikrav? Vi vet ju hur illa det delvis gick i Sjöstaden: somliga byggnader ligger på över 400 kWh/kvm och år.

Bostadsminister Attefalls lagförslag om förbud för kommuner att ställa egna miljökrav vid nybyggnation innebär, om det går igenom, att Stockholms möjligheter att driva på den utvecklingen slås omkull. Där borde kommunerna protestera, då de innebär ett ingrepp i deras möjligheter till lokala energieffektiviseringar.

Fastighetsägare och bostadsbolag måste få tydliga krav från kommunen

Det finns i utredningen ett resonemang (4.2, 6.3.1) om att det inte är rimligt att kräva att mindre privata fastighetsägare och bostadsrättsföreningar genomför energieffektiviseringar i någon större omfattning, de skulle inte ha råd. Detta ställer vi oss mycket frågande inför. Ägandet innebär ett förvaltningsansvar, och energieffektivisering ingår i detta. Har man inte råd till det kanske man inte ska äga ett hus, eller bilda en bostadsrättsförening? Kommunen måste kunna utfärda någon form av styrande riktlinjer, eller styrande överenskommelser med fastighetsägarföreningar mm.

Under 2000-talet har drivit på en gigantisk omvandling från resursstarka bostadsägare (allmännyttan) till resurssvaga (omvandlingsvågen från kommunägda hyresrätter till privata bostadsrätter), vilket nu kan komma att utgöra ett hinder för

klimatanpassningar.

Engagera kommuninvånarna, bolagen och verksamheterna och ge dem stöd

Vi anser att stadens allmännyttiga bostadsbolag, övriga bolag och verksamheter borde gå i bräsch för omställningar av olika slag, med hjälp av och i dialog med de boende och kommuninvånarna. Att producera egen el med solpaneler på den egna fastigheten, samla in matavfall till biogas, energisparande per hushåll, närodling av grönsaker till husbehov mm. Kommunala verksamheter som skolor, förskolor, äldreboenden bör i mindre utsträckning äta kött, och lära sig vilken livsmedelsproduktion som släpper ut minst växthusgaser. Upphandling av lokalt producerade livsmedel till stadens verksamheter ger kortare transportsträckor och bättre mat.

Här finns en stor potential för omställning till hållbarare livsstil på individ- och gruppnivå. Hittills har Stockholm alls inte kommit lika långt som många andra kommuner när det gäller t ex att samla in matavfall. Vad vi vet så pågår det ännu inte i allmännyttan. Om kommunens företrädare visar att de politiskt prioriterar detta, och ger goda förutsättningar är vi övertygade om att det kommer tas väl emot. Tiden är mogen för ett krismedvetande. Medborgarna är mogna för att ta sitt ansvar för att dra sina strån till stacken. Här kan miljö- och klimatorganisationer med sitt kunnande och engagemang också utgöra stöd.

Kommunikation med medborgarna

Staden måste kommunicera klimatkrisens allvar till sina verksamheter, bolag och till kommuninvånarna. Ge vardera av grupperna t ex 5 konkreta uppgifter med hållpunkter i tiden. Gärna utifrån modellen bilen-biffen-bostaden, en handlingsplan för varje hushåll och varje kommunal verksamhet. Det kommer krävas kampanjer.

Årlig klimatbudget och klimaträttvisa

Utsläppsminskningarna bör planläggas i en årlig klimatbudget, med samma status som stadens ordinarie budget, och stämmas av på samma sätt. De måste fördelas rättvist. De minst bemedlade måste komma förhållandevis lindrigt undan, medan den tyngsta bördan åläggs de största konsumenterna av fossila bränslen, som i regel också är de med störst inkomster.

Slutord

Stockholms Naturskyddsförening konstaterar att vi som lever nu är den första generation som har full kunskap om klimathotet, och därför har vi ett stort ansvar, inte minst inför våra barn och barnbarn, de som kommer att leva år 2050 och framåt. Detta måste komma till uttryck i Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050, som vi istället anser bör var fossilbränslefritt år 2030.

Stockholms läns landsting

Landstingsstyrelsens tillväxt- och regionplaneringsutskott beslutade vid sitt sammanträde den 4 juni 2013 att besvara remissen med förvaltningens förslag till yttrande.

Reservation anfördes av Vänsterpartiet, *bilaga 1*.

Landstingsstyrelsens förvaltnings förslag till yttrande daterat den 23 april 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet (TRU) anser att Stockholms stads förslag till färdplan ger en bra bild över den omfattande utmaning som staden liksom hela samhället står inför. Färdplanen har ett ambitiöst upplägg med tidplan för beslut och åtgärder, riskbedömningar och uppskattningar av kostnader för de olika sektorerna. Särskilt för energikraven vid nybyggnad är behovet av ökning på kraven tydligt tidsatta vilket är mycket positivt.

Om inte en mycket tydlig väg stakas ut kommer utfasningen av fossila bränslen bli avhängig av en rad osäkerheter, som t ex oljepriser, tillgång på fossila bränslen etc. Färdplanen skulle därför vinna på att ännu tydligare peka ut vilka de olika stegen är, vad som är viktigast att komma igång med och vem som är ansvarig. TRU anser också att uppföljning är avgörande för hur bra färdplanen kommer att fullföljas, något som ej beskrivs i nuläget. TRU ser positivt på att staden planerar att se över färdplanen vart fjärde år i samband med att Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi revideras.

Ambitionen i stadens färdplan är ganska lågt satt i förhållande till den nationella färdplanen. Med tanke på att Stockholmsregionen och Stockholms stad har ett rejält försprång i jämförelse med övriga Sverige borde lokala färdplaner kunna sätta mål om att vara fossilbränslefria före 2050. Samtidigt är inte användningen av fossila bränslen enkel att eliminera, och mycket är avhängigt nationella beslut, därför, precis som staden påpekar, är det mycket viktigt att den nationella politiken får en tydlig inriktning mot ett fossilbränslefritt Sverige 2050. Stockholms stads roll som föredöme för resten av regionen är dock viktig, liksom Stockholmsregionens roll för andra regioner, varför en ambitiös inställning är att föredra. TRU anser att det t ex borde vara möjligt för Stockholms stad att påverka Fortum Värme att fasa ut de fossila bränslena i fjärrvärmesystemet före 2030. Särskilt som Stockholmsregionens övriga fjärrvärmeverk har en långt mindre andel fossila bränslen.

TRU instämmer med Stockholms stad i att det behövs politiska beslut på alla nivåer, kommunal, regional och statlig, för att möjliggöra färdplanen. Exempelvis behöver kollektivtrafiken stärkas för att biltrafiken ska kunna minska enligt stadens färdplan. Här finns det mycket som staden behöver samverka med andra regionala aktörer kring. Särskilt viktigt är det att landstingets trafikförvaltning och stadens

trafikkontor kan samverka och hitta optimala lösningar för att göra kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig jämfört med bilen. Viktiga åtgärder för att fler ska välja att resa kollektivt är bland annat att öka framkomligheten för kollektivtrafiken och därigenom minska restiden samt att hämma biltrafikens ökning genom att införa parkeringsrestriktioner och avgifter. TRU ser därför positivt på att Stockholms stads färdplan nämner åtgärder som innebär signalprioritering samt att kollektivtrafiken ges ett stort utrymme i gaturummet. Trafikförvaltningen genomför för närvarande flera idé- och förstudier som syftar till att på sikt kunna öka kapaciteten genom ökad turtäthet i befintligt system samt genom ny spårutbyggnad. Att "flytta resenärer" från tid på dygnet då systemet utnyttjas maximalt (morgonrusningen) till andra tider på dygnet då trängseln inte är lika stor kan också öka kapaciteten i befintligt system. Stockholms Läns Landsting har genom det regionala trafikförsörjningsprogrammet för länet tagit fram långsiktiga mål för kollektivtrafiken, däribland mål om attraktiva resor, tillgänglig och sammanhållen region samt effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan. Samverkan är också viktig för att tydligt peka på behovet av statliga insatser för att kunna genomföra en omfattande kollektivtrafikutbyggnad, men också för att verka för ökade nationella krav på fordon och bebyggelse, och möjligheten att arbeta med ekonomiska styrmedel som till exempel trängselskatt. Här är det viktigt att peka på de synnergieffekter som minskade växthusgasutsläpp medför. Åtgärder som minskar utsläppen av växthusgaser ger också positiva effekter för luft, buller och hälsa, vilket leder till ökad målpuppfyllelse inom andra områden. Stockholms stad är en del i en större region där inga skarpa gränser finns mellan bostads- och arbetsmarknader och med gemensamma utmaningar kring logistik och transporter, fjärrvärme och andra storskaliga system. TRU anser att staden behöver tydliggöra kopplingen till regionen i stadens arbete med att bli fossilbränslefri. Den regionala utvecklingsplanen RUFS 2010, har bland annat pekat på att bebyggelsestrukturen behöver bli mer ytsnål, energieffektiv och anpassad till kollektivtrafiken. Promenadstad Stockholm har samma inriktning. TRU anser därför att det finns mycket att vinna på att ytterligare samordna dessa mål över kommungränserna i Stockholmsregionen. Det regionala miljömålsarbetet och genomförandet av länets klimat- och energistrategi är också viktiga processer som hela regionen ska samverka kring.

TRU är positivt till att staden pekar på styrmekanismer som behövs och ser gärna en ännu tydligare beskrivning av de styrmedel som staden behöver, både på statlig, regional och kommunal nivå. Upphandling är ett viktigt styrmedel där Stockholms läns landsting har kommit långt och kan bidra med värdefull kunskap.

TRU anser att det är viktigt att regionen som helhet driver frågan om en fossilbränslefri Stockholmsregion. För att uppnå ett samhälle utan växthusgasutsläpp 2050 behövs en framsynt strategisk samhällsplanering på alla plan med en tätare bebyggelsestruktur, minskad biltrafik till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik, samt en säkrad och utvecklad grönstruktur som samverkar med bebyggelse och

infrastruktur.

Svenskt flyg

Svenskt flygs yttrande daterat den 20 juni 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Remissen lyfter fram att flygbranschen har mycket ambitiösa målsättningar gällande att minska sina klimatutsläpp, samt att en omfattande effektiviseringsprocess pågår. Hur detta ser ut har vi beskrivit ovan. Det påpekas även i remissen att vid år 2050 fortfarande kommer att användas en del fossila bränslen. Hur det blir med detta beror inte enbart på flygbranschens klimatarbete, utan även på hur beslutsfattare och andra aktörer bidrar med att tillgodose tillgången på biobränslen. Vi instämmer dock i att det allra bästa vore om utvecklingen mot klimatsmarta drivmedel går så fort som möjligt, ty för flygbranschen handlar det både om miljö och ekonomi – effektivare resursanvändning är positivt ur båda synvinklar.

Angående Bromma flygplats, så är det av yttersta vikt att avtalet förlängs. Flygplatsen är viktig för både inrikes och utrikes flygtrafik. Om staden i en avtalsförhandling ska ställa krav på maximal inblandning av biobränslen – eller syntetiska alternativ – bör dessa krav vara med stor verklighetsanknytning och se till aspekter som pris och tillgång. Detta på grund av konkurrensneutralitet. Flyget är den mest globala kollektivtrafiken vi har och så även den mest gränslösa. Vill vi säkerställa att vi har tillgång till flyg även i huvudstadsområdet behöver vi gå i takt med kringliggande länder i pris och regleringar. Om Sverige och Stockholm skulle få sämre tillgänglighet riskerar vi tappa konkurrenskraft och därmed intäkter som är nödvändiga för att bl.a. få till stånd ett effektivt klimatarbete, som inte är gratis. Inte minst forskning och utveckling på detta område, och andra, är beroende av skatteintäkterna.

En generell synpunkt vi har på remissen är att det minskande resandet framförs som positivt. Vi är av en annan uppfattning. Resandet och den individuella mobiliteten är en mänsklig rättighet enligt FN och det fysiska mötet mellan människor bidrar till välbefinnande, demokrati, förståelse för kulturer, affärer etc. Handel, som ofta tillsammans med turism, är vägen ur fattigdom för många länder som idag har sämre välbefinnande. Att då förespråka ett transportsnålt samhälle slår mot de som redan är svaga.

Alla dessa faktorer är viktiga och resor och transporter bör därför ses i ett positivt ljus. Vi anser istället att resor och transporter idealt ska vara bränsleeffektiva, smarta och sträva efter minsta möjliga miljöpåverkan; något som ligger bakom de satsningar på teknisk utveckling vi alltid argumenterar för. Videomöten och liknande är bra och ett gott komplement till traditionella möten, men kan aldrig ersätta dem fullt ut. Därför känns det viktigt att påpeka att det är i alla lägen fel att generellt vilja minska resandet

och premiera transportsnåla samhällen.

Trafikverket

Trafikverkets yttrande daterat den 17 juni 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Generella synpunkter

Transportsektorn står för en betydande del av energianvändningen och klimatpåverkan. Det är också en av de sektorer som växer snabbast. Därför är det viktigt att transportsektorn bidrar till att klimatmål uppnås, såväl i Sverige som internationellt. Trafikverket har i flera studier och rapporter konstaterat att det för att nå de mål som Sveriges regering och riksdag har beslutat om fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 och nollutsläpp av växthusgaser till år 2050 krävs en kraftfull satsning på ett transportsnålt samhälle, effektiv användning av transportsystemet, energieffektiva fordon, fartyg och flygplan samt en energieffektiv infrastrukturhållning. Trafikverket har också konstaterat att det inte kommer att räcka med tekniska åtgärder i energieffektivare fordon och drivmedel för att nå dessa mål utan att det också behövs en ny inriktning i planering och utveckling av samhälle och infrastruktur, vilket också innebär en minskning av biltrafiken. Samhällsplaneringen är ett mycket viktigt verktyg i detta arbete och det är därför angeläget att alla aktörer också arbetar aktivt för att nå detta mål.

Trafikverket ser därför mycket positivt på det arbete som Stockholms stad bedriver för att minska energiförbrukning och utsläpp av klimatpåverkande gaser i staden, och att staden nu också tagit fram en färdplan för detta.

Färdplanen innehåller en översyn av utsläpp idag inom olika sektorer inom stadens gränser, bedömda potentialer till minskning inom olika sektorer samt även en tidplan för beslut och genomförande av identifierade åtgärder inom de olika sektorerna.

Trafikverket har på nationell nivå genomfört motsvarande genomgång av vilka åtgärder som krävs för att nå målen inom transportområdet samt potentialberäkningar för detta. Detta finns bl.a. redovisat i "Samlat planeringsunderlag – Energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan" Trafikverket publikation 2012:152 http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_5740.aspx, "Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit" Trafikverket publikation 2012:105

http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_5664.aspx, "Delrapport transporter - underlag till färdplan 2050" Trafikverket publikation 2012:152 http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_5884.aspx samt

Arbetsmaskinens klimatpåverkan och hur den kan minska - ett underlag till 2050-arbetet Trafikverket publikation 2012:223

http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_5883.aspx.

På en generell övergripande nivå stämmer de slutsatser som staden dragit relativt väl med de slutsatser som Trafikverket dragit på nationell nivå, när det gäller ett omfattande behov av åtgärder inom alla områdena. Ingen åtgärd klarar ensam att nå målen utan det krävs åtgärder inom alla områden och såväl energisnåla fordon och bränslen och energieffektiv utformning och användning som ett transportsnålt samhälle där resor och transporter i större grad kan föras över från bil till kollektivtrafik, gång och cykel samt till järnväg och sjöfart när det gäller gods.

I sammanfattningen anges att det är möjligt att uppnå målen, vilket är positivt. Man nämner dock också att det fordras ett målmedvetet arbete och att beslut som stödjer målet tas i god tid och att "adekvata" ekonomiska medel och styrmekanismer måste finnas. Här bör man redan i sammanfattningen lyfta fram vad som behövs för att nå målen för att tydliggöra detta. Inom transportområdet framgår t ex i dokumentet vikten av en snabb och kraftig ökning av kapaciteten i kollektivtrafiken som en förutsättning för detta resultat och att det är en stor risk för måluppfyllelse om detta inte sker.

Omfattning och avgränsning

Beräkningar och mål avseende transporter omfattar enbart transporter inom stadens gränser. Detta är en nackdel då en stor del av utsläppen som stadens invånare genererar sker utanför stadens gränser, särskilt inom området resor och transporter. På motsvarande sätt är det en stor del resor och transporter som sker inom stadens gränser som genereras i andra delar av länet och även utanför länet. Regional samordning i dessa frågor är därför nödvändigt för att uppnå resultat och för att få större effektivitet och snabbare genomslag av åtgärderna. Detta resonemang saknas dock i stadens beskrivning av problemet och även i de åtgärder som lyfts fram. Det regionala sammanhanget skulle även kunna lyftas fram i avsnittet om färdplanen i relation till andra dokument, och även i avsnittet om vilka beslut som behöver fattas där SL och staden framstår som de enda aktörerna.

Trafikverket i region Stockholm ser sig som en av flera viktiga aktörer i detta sammanhang. Trafikverket region Stockholm har bl.a. tagit fram en regional handlingsplan för Mobility Management i Stockholms län - Underlagsrapport till PIMMS CAPITAL Regional Action Plan, Trafikverket publikation 2012:173 <http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem.aspx?id=5933>, samt en handbok för planering inför Mobility Management-åtgärder i byggskedet, Trafikverket publikation 2012:094

<http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem.aspx?id=3800>. Trafikverket i regionen samarbetar också med bl.a. staden och SL kring åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet i regionen, och har även tagit fram en regional cykelstrategi som f.n. är ute på remiss. Trafikverket i regionen arbetar också tillsammans med andra aktörer i regionen med åtgärdsvalsstudier som syftar till att prioritera de tidiga stegen i fyrstegsprincipen som ett verktyg för att klara såväl utsläppsmål som

tillgänglighetsmål i regionen, och vi deltar även i pågående arbete med trängselavgifter och projekt kring citylogistik.

Trafikverket har också tagit fram flera verktyg för att beräkna effekter av olika åtgärder och också relativt nyligen tagit fram verktyg för att beräkna effekter av olika planeringsalternativ, som kan användas för att studera och jämföra olika utbyggnadsalternativ vad gäller t ex bostadsetableringar, handelsetableringar, cykelåtgärder mm. Se Trafikverkets hemsida

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Prognos--och-analysverktyg/Fliksida---verktyg/Energianvandningseffekter-steg-1--och-2-atgarder/>

Utöver de områden som identifierats i både föreliggande färdplan och i Trafikverkets underlag till den nationella färdplanen (Transportsnål samhällsplanering och infrastruktur, Energieffektiv användning av transportsystemet samt Energieffektiva fordon med ökad andel förnybar energi) har Trafikverket även identifierat infrastrukturhållningen som en relativt stor post. Detta omfattar såväl en hållbar och energieffektiv produktion av infrastruktur som en hållbar och energieffektiv drift och underhåll av infrastrukturen efter färdigställande. På motsvarande sätt kan sådana poster även vara en relativt stor post i stadens energiförbrukning vilket kan behöva belysas i planen.

Vikten av en kraftigt utbyggd kollektivtrafik lyfts fram men hur och var denna bör ske utifrån stadens perspektiv tas inte upp i planen. Ett sådant ställningstagande skulle tydliggöra behovet av prioriteringar för staden såväl som för länet.

På flera ställen i planen tar man upp frågan om vikten av att planera för kollektivtrafik, gång och cykel i samband med utbyggnad av nya bostäder. I detta sammanhang bör påpekas att närhet till kollektivtrafik samt goda förutsättningar för gång och cykel är viktiga aspekter även när det gäller planering och lokalisering för många företag och verksamheter.

När det gäller effektivare fordon kan man behöva tydliggöra att förutsättningar och möjligheter ser olika ut vad gäller t ex lätta och tunga fordon.

För arbetsmaskiner anges i planen att det är möjligt att till år 2050 helt ha eliminera användningen av fossila drivmedel. Detta är också Trafikverkets bedömning. Det är dock viktigt att betona att detta även här gäller under förutsättning att styrmedel sätts in för att driva utvecklingen rätt, t ex vad gäller ansvar, mål för emissionsminskningar, utveckling av mät- och redovisningsmetoder, ökad tillgång på förnybara drivmedel, maskiner och infrastruktur, upphandling som premierar detta etc.

Tidplan och behov av delmål

I avsnittet om Tidplan redovisas vilka åtgärder och beslut som behöver genomföras samt ett förslag till tidplan för beslut och genomförande. Det är dock något oklart vad som egentligen ska genomföras. Många av åtgärderna är uttryckta i form av ”verka för” vilket är svårt att följa upp såväl vad gäller genomförande som resultat. De

åtgärder där staden har mandat bör med fördel göras mer konkreta.

När det gäller åtgärder inom transportområdet har aktörerna begränsats till SL, staden och i något eller några enstaka fall speditörer, Trafikverket samt regering och riksdag. I en region som vår är det angeläget att även ta in andra aktörer av betydelse. En stor del av de resor och transporter som sker inom stadens gränser genereras i andra delar av länet och även utanför länet. Regional samordning i dessa frågor är därför mycket viktigt för att uppnå resultat.

Det är oklart om dessa beslut och denna tidplan är tillräcklig för att nå målen. Här vore det en fördel om man inom staden kunde sätta upp delmål för vad som bör vara genomfört och hur långt man ska ha kommit, t ex kopplat till riksdagens beslut gällande vad som ska ha uppnåtts år 2020 resp. år 2030. En plan för uppföljning och åtgärder om minskningen inte sker i önskvärd takt bör även finnas. Uppföljningen av målen är en central och mycket viktig del i arbetet med att minska klimatutsläppen och energiförbrukningen.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

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

1. Att godkänna förvaltningens förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 med modifieringen att rubrik 2.3.1: "Världsklass" ändras och att första meningen under rubriken avlägsnas.
2. Att arbetet med en skärpt tidsplan påbörjas.
3. Att avstämning mot färdplanen och tidsplanen ska ske varje eller minst vartannat år och därefter rapporteras till kommunfullmäktige.
4. I övrigt ansluta oss till Socialdemokraternas förslag om att en "task force" under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.
5. Översända förvaltningens förslag till färdplan till kommunstyrelsen för vidare behandling.

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet.

Vi anser att även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam.

Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte hittills alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sex förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt (ärende 15 vid detta sammanträde): det första steget, att vid

samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, Förbifarten, genom regionen. Det byggs fortfarande även för glest i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen.

Vi tycker därför att det är viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi anser att fyra år är allt för långa tidsintervall. Vi föreslår här att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att man varje år stämmer av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där vi släpar efter med införda åtgärder. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att man även gör en plan för vad målet är för åtgärderna, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att man kan demonstrera hur målet kommer missas om man väntar med åtgärder, d.v.s. vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Dessutom anser vi att det är viktigt att påtala att målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om man genomför åtgärder enligt tidsplanen, men att detta inte är argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag.

I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det refererade nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp ska tas fram för att kunna användas i Stockholms klimatarbete så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensering. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sänkor ger någon effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar här.

Vi anser inte heller att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då vi inte anser att dagens förda politik är i världsklass. Vi anser att mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte har fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass utan med denna färdplan visat hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

Reservation anfördes av Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

1. I huvudsak godkänna förvaltningens innehåll till färdplan
2. Att miljöförvaltningen återkommer med en reviderad färdplan som visar vad det skulle krävas för att fossilbränslena skulle kunna vara utfasade från vår stad 2030 respektive 2040
3. Att en konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt
4. Att tydliga krav formuleras på åtgärder och insatser som staten/regeringen, landstinget och andra aktörer måste genomföra för att ett fossilbränslefritt Stockholm ska uppnås - så tidigt som möjligt
5. Att en ”task force” under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.
6. Därutöver anföras:

Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad

Dagens globala utsläpp av växthusgaser är ca 50 miljarder ton per år, en ökning med över 30 procent sedan 1990. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna spela denna roll som modellstad för hur städer världen över kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050.

Målabitationen som förvaltningens färdplanearbete, är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet att man ska vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, både utanför landets gränser, som innanför har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitung processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, så bör Stockholm kunna ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet än att också ha 2050 som slutår.

Tack vare tidigare investeringar i exempelvis utbyggt fjärrvärmenät, tunnelbane- och annan kollektivtrafikutbyggnad har Stockholm kunnat minska sina utsläpp per invånare rejält under de senaste decennierna. Stockholm har onekligen särskilda förutsättningar att bli första stad i landet och världen att fasa ut de fossila bränslena.

Oavsett till vilket år Stockholm (och Sverige) lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Fossilbränsleutfasningen sker inte genom årtals exercis - utan genom konkreta åtgärder, investeringar, aktiva politiska beslut och förutsägbarhet för medborgare och verksamheter. Under de kommande decennierna kommer det rimligen att ske många maktväxlingar som skapar osäkerhet både i stadens egen förvaltning och hos alla de privata aktörer som måste delta. Därför kommer blocköverskridande arbete att vara viktigt.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag. Som framgår av miljöförvaltningens förslag till färdplan har de flesta åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll.

Förvaltningen har gjort ett bra underlag, men som samtidigt är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås.

Förvaltningen bör därför återkomma med förslag till konkreta åtgärder för hur fossilbränslefrihet ska kunna nås (också före 2050). Några exempel på vad som bör tas upp:

Energihushållningen

En stor utmaning, som förvaltningen också pekar på, kommer att vara energieffektiviseringen av byggnader. Stora och långsiktigt förvaltade fastighetsbolag har möjlighet att över tid slå ut dyra investeringar som först på sikt ger rejäl avkastning tillbaka. Exempelvis har mindre bostadsrättsföreningar inte denna kraft. Funktioner och lösningar behöver tas fram för att lösa denna uppgift. Den kan i sammanhanget därmed noteras att de ideologiskt drivna utförsäljningarna av allmännyttan försvårat för Stockholms klimatomställning.

Energiförsörjningen

Ett fossilbränslefritt Stockholm kan inte bara bli ett biobränslebaserat Stockholm. Förvaltningen har alldeles rätt i att ett biobränslebaserat Stockholm förutsätter ett väsentligt mycket mera energieffektivt Stockholm (annars kommer biobränslen inte att räcka till vilket kommer att visa sig i höga biobränslepriser).

Utförsäljningen av Stockholm Energi har varit ett mycket stort misstag. Staden bör undersöka möjligheterna att återskapa en energiverksamhet som arbetar med ett långsiktigt perspektiv och med syftet att bygga ut förnybar energiproduktion, som vind, sol och biogas - samt att hålla nere stockholmarnas energipriser – snarare än att ge största möjliga avkastning till aktieägarna. En sådan energiverksamhet kan också vara ett stort stöd i energieffektiviseringen.

Transportsektorn

Staden bör driva på för en utbyggnad av tunnelbana och annan kollektivtrafik i regionen.

Staden behöver också särskilt driva på för att regeringen med snabbhet omsätter sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 till skyndsamt och konkret politik, samt att utvecklingen när det gäller förnybara fordonsbränslen går vidare.

Skattereglerna för drivmedel till fordon behöver vara långsiktiga. För närvarande är besluten om skattenedsättning ettåriga, vilket är orimligt.

Staden kan enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, och ska göra detta, men den nationella nivån har ett särskilt ansvar.

Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklisterna. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla de som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bil-pool.

Sammanfattningsvis

Uppgiften att göra Stockholm fossilbränslefritt är som tidigare nämnts närmast monumental. Flera av investeringarna som krävs har så långa ledtider att dessa, tillsammans med andra åtgärder, behöver komma igång skyndsamt. För att öka handlingskraften och få större genomslag i stadens alla förvaltningar och bolag, samt för att Stockholm stad ska bli en tydligare aktör nationellt och regionalt – behöver en ”task force” direkt under stadshusets centrala ledning inrättas.

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

Uppdra åt Kommunstyrelsen att utifrån Miljöförvaltningens synpunkter och nedanstående förslag utarbeta ett förslag till Färdplan för ett fossilfritt Stockholm år 2030

Därutöver anföras 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.

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 miljörättvisa och vi avsätter medel för en samordningsgrupp inom stadsledningskontoret.

STADENS ANPASSNING TILL NYA KLIMATFÖRHÅLLANDEN

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 förslag till nytt Slussenområde ska ersättas med en lösning där öppna ytor och kollektivtrafik samt cykling och gående prioriteras, bytestiderna för bussresenärer minimeras och som är anpassat till en havsyta 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.

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. V 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 omgående 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 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 8000 ton CO₂e i minskning.

Bromma flygplats ska läggas ned snarast möjligt och en ny ekostadsdel med nytt centrum, bostäder och rekreatiomsområden 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 vissa 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.

Vidare föreslås att en "task force" under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.

Särskilt uttalande gjordes av Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) enligt följande.

Stockholm har globalt sett en tätposition i miljö- och klimatarbetet. Det är en position som staden ska bevaka och vidareutveckla. Ett stort steg på vägen är det av Kommunfullmäktige fattade målet att staden ska bli fossilbränslefri till år 2050.

Färdplanen syftar till att konkretisera detta mål för olika sektorer och identifiera vilka utmaningar vi måste bemöta för att nå dit. Det är dock viktigt att de förändringar som måste göras inte försvårar och försämrar människors vardag och livskvalitet. Mobilitet, puls och möten mellan människor är värden som gör en stad attraktiv att bo och verka i. Inställningen måste därför vara att vi inte ska söka ändra på det vi gör, utan ändra på sättet vi gör det. På så sätt bygger vi ett fossilbränslefritt Stockholm i världsklass på stockholmarnas villkor.

Genom denna färdplan tar vi ett samlat grepp om målsättningen att staden ska bli fossilbränslefri år 2050 och påbörjar det långsiktiga arbete som ska ta oss dit.

Arbetsmarknadsnämnden

Reservation anfördes av Åsa Jernberg m.fl. (MP) enligt följande.

att arbetsmarknadsnämnden delvis bifaller förvaltningens förslag till yttrande samt att därutöver som svar på remissen anför följande:

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet. Men även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen är på vissa punkter ett kvitto på förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på

trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt. Det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom planeras fortfarande att bygga den nya motorvägen Förbifart Stockholm genom regionen. Det byggs fortfarande för glest i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har rådighet över, vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter ställas av kommunen. Därför är det viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi föreslår att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att en årlig avstämning görs av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de eventuella fall där planerade åtgärder inte genomförts. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att det görs en plan för vad målet är för åtgärderna, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att det går att demonstrera hur målet kommer att missas om man väntar med åtgärder, d.v.s. vilka konsekvenser som uppskjutna åtgärder leder till.

Målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om åtgärderna genomförs enligt tidsplanen, men detta är inte ett argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag. I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Stockholms invånare ger upphov till omfattande utsläpp av växthusgaser även utanför stadens och Sveriges gränser, men alla växthusgasutsläpp räknas inte med inom ramen för åtgärdsprogrammet. Därför anser vi att en beräknings-modell som tydliggör kommuninvånarnas faktiska klimatpåverkan inklusive flygresor och konsumtion ska utarbetas och implementeras. Detta för att få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till, även utsläppen från konsumtion och utrikes resor. Vi anser inte att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Rågsjö m.fl. (V) enligt följande.

Vänsterpartiet deltar ej i beslutet.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Gustafsson m.fl. (S) enligt följande.

Socialdemokraterna deltar ej i beslutet.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

- Att i huvudsak godkänna miljöförvaltningens förslag till färdplan.
- Att en konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt.
- Att tydliga krav formuleras på åtgärder och insatser som staten/regeringen, landstinget och andra aktörer måste genomföra för att ett fossilbränslefritt Stockholm ska uppnås - så tidigt som möjligt.
- Att en ”task force” under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.
- Att därutöver anföras:

Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad. Dagens globala utsläpp av växthusgaser är ca 50 miljarder ton per år, en ökning med över 30 procent sedan 1990. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna spela denna roll som modellstad för hur städer världen över kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050.

Målabitationen som förvaltningens färdplanearbete, är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet att man ska vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, både utanför landets gränser, som innanför har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050.

I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitung processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, så bör Stockholm kunna ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet. Tack vare tidigare investeringar i exempelvis utbyggt fjärrvärmenät, tunnelbane- och annan kollektivtrafikutbyggnad har Stockholm kunnat minska sina utsläpp per invånare rejält under de senaste decennierna. Stockholm har onekligen särskilda förutsättningar att bli första stad i landet och världen att fasa ut de fossila bränslena. Det stora kvarvarande utmaningen rör transportsektorn. Inom detta område bör staden driva på för en utbyggnad av tunnelbana och annan kollektivtrafik i regionen.

Staden kan enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, och ska göra detta, men den nationella nivån har ett särskilt ansvar.

Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklister. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla de som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bilpool.

Oavsett till vilket år Stockholm (och Sverige) lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Fossilbränsleutfasningen sker inte genom årtals exercis - utan genom konkreta åtgärder, investeringar, aktiva politiska beslut och förutsägbarhet för medborgare och verksamheter. Under de kommande decennierna kommer det rimligen att ske många maktväxlingar som skapar osäkerhet både i stadens egen förvaltning och hos alla de privata aktörer som måste delta. Därför kommer blocköverskridande arbete att vara viktigt.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag. Som framgår av miljöförvaltningens förslag till färdplan har de flesta

åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll.

Miljöförvaltningen har gjort ett bra underlag, men som samtidigt är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås.

En stor utmaning, som förvaltningen också pekar på, kommer att vara energieffektiviseringen av byggnader. Stora och långsiktigt förvaltade fastighetsbolag har möjlighet att över tid slå ut dyra investeringar som först på sikt ger rejäl avkastning tillbaka. Exempelvis har mindre bostadsrättsföreningar inte denna kraft. Funktioner och lösningar behöver tas fram för att lösa denna uppgift. Den kan i sammanhanget därmed noteras att de ideologiskt drivna utförsäljningarna av allmännyttan försvårat för Stockholms klimatomställning.

För att öka handlingskraften och få större genomslag i stadens alla förvaltningar och bolag, samt för att Stockholm stad ska bli en tydligare aktör nationellt och regionalt – behöver en ”task force” direkt under stadshusets centrala ledning inrättas.

Reservation anfördes av Åke Askensten m.fl. (MP) och Clara Lindblom (V) enligt följande.

- Att arbetet med en skärpt tidsplan påbörjas.
- Att avstämning mot färdplanen och tidsplanen ska ske varje eller minst vartannat år och därefter rapporteras till kommunfullmäktige.
- Stryka skrivningarna om att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass.
- I övrigt bifalla kontorets förslag samt anföra följande:

Det är mycket positivt att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm år 2050 nu tagits fram. Dock behöver åtgärderna ske snabbare. Flera av åtgärderna kan tidigareläggas i syfte att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad redan år 2030.

Det som oroar mest är att den hittills förda politiken inte hittills verkar redo att ta de beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu.

När det gäller trafiken är det oerhört viktigt att både arbeta för en mindre fossilbränsleberoende fordonsflotta och att göra stora satsningar i syfte att minska biltrafiken. Det måste satsas betydligt mer än vad som görs i dag på hållbara trafiklösningar som kollektivtrafik och cykel. Investeringar i ohållbara trafiklösningar måste stoppas. Ett tydligt exempel är förbifart Stockholm som enligt forskningen kommer öka biltrafiken avsevärt och därmed också försvåra arbetet med en fossilbränslefri stad.

Även bebyggelsen måste anpassas så att det är lätt att ta sig fram med cykel och kollektivtrafik. Bebyggelse ska främst ske i nära anslutning till kollektivtrafik. En annan viktig åtgärd för att minska bilberoendet är att integrera service, offentligt verksamhet, grönområden och föreningsverksamhet i boendeyrådena.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådgivning över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp ska tas fram för att kunna användas i Stockholms klimatarbete så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till. Det ska påstås att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass eftersom det inte stämmer. Mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Stockholm stad

har ännu inte fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass. Färdplanen visar snarare på hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om vi vidtar tillräckliga åtgärder.

Fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Bengt Sandberg m.fl. (S) enligt följande.

I huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut.

Föreslå följande förändringsförslag:

1. Att miljöförvaltningen återkommer med en reviderad färdplan som visar vad det skulle krävas för att fossilbränslena skulle kunna vara utfasade från vår stad 2030 respektive 2040
2. Att en konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt
3. Att tydliga krav formuleras på åtgärder och insatser som staten/regeringen, landstinget och andra aktörer måste genomföra för att ett fossilbränslefritt Stockholm ska uppnås - så tidigt som möjligt.

Därutöver anföras:

- Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad

Dagens globala utsläpp av växthusgaser är ca 50 miljarder ton per år, en ökning med över 30 procent sedan 1990. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna spela denna roll som modellstad för hur städer världen över kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050.

Målabitationen som förvaltningens färdplanearbete, är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet att man ska vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, både utanför landets gränser, som innanför har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050.

I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitung processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, så bör Stockholm kunna ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet än att också ha 2050 som slutår.

Tack vare tidigare investeringar i exempelvis utbyggt fjärrvärmenät, tunnelbane- och annan kollektivtrafikutbyggnad har Stockholm kunnat minska sina utsläpp per invånare rejält under de senaste decennierna. Stockholm har onekligen särskilda förutsättningar att bli första stad i landet och världen att fasa ut de fossila bränslena.

Oavsett till vilket år Stockholm (och Sverige) lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Fossilbränsleutfasningen sker inte genom årtals exercis - utan genom konkreta åtgärder, investeringar, aktiva politiska beslut och förutsägbarhet för medborgare och verksamheter. Under de kommande decennierna kommer det rimligen att ske många maktväxlingar som skapar osäkerhet både i stadens egen förvaltning och hos alla de privata aktörer som måste delta. Därför kommer blocköverskridande arbete att vara viktigt.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag. Som framgår av miljöförvaltningens förslag till färdplan har de flesta

åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll.

Förvaltningen har gjort ett bra underlag, men som samtidigt är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås.

Förvaltningen bör därför återkomma med förslag till konkreta åtgärder för hur fossilbränslefrihet ska kunna nås (också före 2050). Några exempel på vad som bör tas upp:

- **Energiushållningen**

En stor utmaning, som förvaltningen också pekar på, kommer att vara energieffektiviseringen av byggnader. Stora och långsiktigt förvaldade fastighetsbolag har möjlighet att över tid slå ut dyra investeringar som först på sikt ger rejäl avkastning tillbaka. Exempelvis har mindre bostadsrättsföreningar inte denna kraft. Funktioner och lösningar behöver tas fram för att lösa denna uppgift. Den kan i sammanhanget därmed noteras att de ideologiskt drivna utförsäljningarna av allmännyttan försvårar för Stockholms klimatomställning.

- Energiförsörjningen

Ett fossilbränslefritt Stockholm kan inte bara bli ett biobränslebaserat Stockholm. Förvaltningen har alldeles rätt i att ett biobränslebaserat Stockholm förutsätter ett väsentligt mycket mera energieffektivt Stockholm (annars kommer biobränslen inte att räcka till vilket kommer att visa sig i höga biobränslepriser).

Utförsäljningen av Stockholm Energi har varit ett mycket stort misstag. Staden bör undersöka möjligheterna att återskapa en energiverksamhet som arbetar med ett långsiktigt perspektiv och med syftet att bygga ut förnybar energiproduktion, som vind, sol och biogas - samt att hålla nere stockholmarnas energipriser – snarare än att ge största möjliga avkastning till aktieägarna. En sådan energiverksamhet kan också vara ett stort stöd i energieffektiviseringen.

- Transportsektorn

Staden bör driva på för en utbyggnad av tunnelbana och annan kollektivtrafik i regionen.

Staden behöver också särskilt driva på för att regeringen med snabbhet omsätter sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 till skyndsamt och konkret politik, samt att utvecklingen när det gäller förnybara fordonsbränslen går vidare. Skattereglerna för drivmedel till fordon behöver vara långsiktiga. För närvarande är besluten om skattenedsättning ettåriga, vilket är orimligt.

Staden kan enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, och ska göra detta, men den nationella nivån har ett särskilt ansvar.

Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklister. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla de som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bilpool.

Uppgiften att göra Stockholm fossilbränslefritt är som tidigare nämnts närmast monumental. Flera av investeringarna som krävs har så långa ledder att dessa, tillsammans med andra åtgärder, behöver komma igång skyndsamt. För att öka handlingskraften och få större genomslag i stadens alla förvaltningar och bolag, samt för att Stockholm stad ska bli en tydligare aktör nationellt och regionalt – behöver en ”task force” direkt under stadshusets centrala ledning inrättas.

Reservation anfördes av Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Att förvaltningen utarbetar en reviderad version baserad på att utsläppen av klimatgaser ska upphöra senast år 2030

Att därutöver anförda följande:

För att climateffekterna ska minimeras och världens utvecklingsländer ges möjlighet till en rättvis utveckling, en industrialiserade världens utsläpp av klimatgaser måste upphöra senast 2030. Stockholm ska gå i täten för denna utveckling. Vänsterpartiet vill att staden tar fram en strategi utifrån klimatmålet för arbetet med miljörättvisa och avsätter medel för en samordningsgrupp inom stadsledningskontoret. (Stockholm släpper ut 3,4 ton ekvivalenter inom kommunens gränser. Vänsterpartiet vill minska detta till 2 ton på 6 år, vilket motsvarar 858 000 ton CO₂e totalt.)

Kommunens arbete för att minska klimatpåverkan och anpassa staden till förändrade förhållanden måste göras 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 och år samt dessutom totalt sett sträva efter passivhusstandard genom egen, lokal energiproduktion. Befintliga byggnader måste före 2030 byggas om till ett energibehov av högst 90 kWh/m² och år. Dessa ska så långt möjligt förses med egen, lokal energiproduktion.

Användningen av fossila bränslen ska fasas ut till 2030 och en egen produktion ska byggas upp bestående av alla tillgängliga, förnybara energikällor. För att ett system som inkluderar olika former av energiproduktion ska kunna optimeras måste stadens energiproduktion återföras i egen regi. En långsiktig plan för fjärrvärmesystemets anpassning till lokal energiproduktion måste skapas. Den lokala produktionen av energi genom geoenergi kombinerad med förnybar elektricitet och solceller eller solvärme ska utvecklas på samhällsägda fastigheter. Privata fastighetsägare ska ges incitament till att själva utveckla egen produktion. Alla fastigheter ska ha möjlighet till nettoavräkning gentemot distributörer av värme och el. Enskilda fastigheters produktionsöverskott måste kunna säljas till det gemensamma nätet. En särskild grupp inom staden måste leda och samordna energianvändningen och en fond ska inrättas för att stimulera forskning och utveckling av klimatsmarta energilösningar.

Särskilt uttalande gjordes av Jakob Dalunde m.fl. (MP) enligt följande.

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet.

Men även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder skulle kunna tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte hittills alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sex förlorade år med det borgerliga styrets otillräckliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu.

Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt: det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, Förbifarten, genom regionen. Det byggs fortfarande även för glest i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen.

Vi tycker därför att det är viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi anser att fyra år är allt för långa tidsintervall. Vi föreslår här att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att man varje år stämmer av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där vi släpar efter med införda åtgärder. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att man även gör en plan för vad målet är för åtgärderna, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att man kan demonstrera hur målet kommer missas om man väntar med åtgärder, d.v.s. vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Dessutom anser vi att det är viktigt att påtala att målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om man genomför åtgärder enligt tidsplanen, men att detta inte är argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag.

I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det refererade nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp

ska tas fram för att kunna användas i Stockholms klimatarbete så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensering. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sänkor ger någon effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar här.

Vi anser inte heller att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då vi inte anser att dagens förda politik är i världsklass. Vi anser att mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte har fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass utan med denna färdplan visat hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

Idrottsnämnden

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

1. Idrottsnämnden godkänner i huvudsak förvaltningens förslag till beslut.
2. Idrottsnämnden föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande:
 - Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att återkomma med en reviderad färdplan som visar vad det skulle krävas för att fossilbränslena skulle kunna vara utfasade från vår stad 2030 respektive 2040.
 - En konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt.
 - Tydliga krav formuleras på åtgärder och insatser som staten/regeringen, landstinget och andra aktörer måste genomföra för att ett fossilbränslefritt Stockholm ska uppnås - så tidigt som möjligt.

Nämnden anför därutöver följande:

- Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad

Dagens globala utsläpp av växthusgaser är ca 50 miljarder ton per år, en ökning med över 30 procent sedan 1990. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla till ett samhälle fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna spela denna roll som modellstad för hur städer världen över

kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050.

Målam ambitionen för miljöförvaltningens färdplanearbete är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet att man ska vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, både utanför landets gränser som innanför, har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitung processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, så bör Stockholm kunna ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet än att också ha 2050 som slutår.

Tack vare tidigare investeringar i exempelvis utbyggt fjärrvärmenät, tunnelbane- och annan kollektivtrafikutbyggnad har Stockholm kunnat minska sina utsläpp per invånare rejält under de senaste decennierna. Stockholm har onekligen särskilda förutsättningar att bli första stad i landet och världen att fasa ut de fossila bränslena.

Oavsett till vilket år Stockholm (och Sverige) lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Fossilbränsleutfasningen sker inte genom åratals exercis - utan genom konkreta åtgärder, investeringar, aktiva politiska beslut och förutsägbarhet för medborgare och verksamheter. Under de kommande decennierna kommer det rimligen att ske många maktväxlingar som skapar osäkerhet både i stadens egen förvaltning och hos alla de privata aktörer som måste delta. Därför kommer blocköverskridande arbete att vara viktigt.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag. Som framgår av miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till färdplan har de flesta åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll.

Miljöförvaltningen har gjort ett bra underlag, men som samtidigt är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås. Miljö- och hälsoskyddsnämnden bör därför få i uppdrag att återkomma med förslag till konkreta åtgärder för hur fossilbränslefrihet ska kunna nås (också före 2050). Några exempel på vad som bör tas upp:

- Energihushållningen

En stor utmaning, som miljöförvaltningen också pekar på, kommer att vara energieffektiviseringen av byggnader. Stora och långsiktigt förvaltade fastighetsbolag har möjlighet att över tid slå ut dyra investeringar som först på sikt ger rejäl avkastning tillbaka. Exempelvis har mindre bostadsrättsföreningar inte denna kraft. Funktioner och lösningar behöver tas fram för att lösa denna uppgift. Det kan i sammanhanget därmed noteras att de ideologiskt drivna utförsäljningarna av allmännyttan försvårat för Stockholms klimatomställning.

- Energiförsörjningen

Ett fossilbränslefritt Stockholm kan inte bara bli ett biobränslebaserat Stockholm. Miljöförvaltningen har alldeles rätt i att ett biobränslebaserat Stockholm förutsätter ett väsentligt mycket mera energieffektivt Stockholm (annars kommer biobränslen inte att räcka till, vilket kommer att visa sig i höga biobränslepriser).

Utförsäljningen av Stockholm Energi har varit ett mycket stort misstag. Staden bör undersöka möjligheterna att återskapa en energiverksamhet som arbetar med ett långsiktigt perspektiv och med syftet att bygga ut förnybar energiproduktion, som vind, sol och biogas - samt att hålla nere stockholmarnas energipriser – snarare än att ge största möjliga avkastning till aktieägarna. En sådan energiverksamhet kan också vara ett stort stöd i energieffektiviseringen.

- Transportsektorn

Staden bör driva på för en utbyggnad av tunnelbana och annan kollektivtrafik i regionen.

Staden behöver också särskilt driva på för att regeringen med snabbhet omsätter sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 till skyndsam och konkret politik, samt att utvecklingen när det gäller förnybara fordonsbränslen går vidare. Skattereglerna för drivmedel till fordon behöver vara långsiktiga. För närvarande är besluten om skattenedsättning ettåriga, vilket är orimligt.

Staden kan enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, och ska göra detta, men den nationella nivån har ett särskilt ansvar.

Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklister. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla dem som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bilpool.

Uppgiften att göra Stockholm fossilbränslefritt är som tidigare nämnts närmast monumental. Flera av investeringarna som krävs har så långa ledtider att dessa, tillsammans med andra åtgärder, behöver komma igång skyndsamt. För att öka handlingskraften och få större genomslag i stadens alla förvaltningar och bolag, samt för att Stockholm stad ska bli en tydligare aktör nationellt och regionalt – behöver en ”task force” direkt under stadshusets centrala ledning inrättas.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg (MP) enligt följande.

Nämnden bifaller delvis förvaltningens förslag till yttrande.

Nämnden anför därutöver följande:

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet. Men även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen är på vissa punkter ett kvitto på förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt. Det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom planeras fortfarande att bygga den nya motorvägen Förbifart Stockholm genom regionen. Det byggs fortfarande för glest i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har rådighet över, vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter ställas av kommunen. Därför är det viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi föreslår att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att en årlig avstämning görs av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de eventuella fall där planerade åtgärder inte genomförts. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att det görs en plan för vad målet är för åtgärderna, dvs. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också

av vikt att det går att demonstrera hur målet kommer att missas om man väntar med åtgärder, dvs. vilka konsekvenser som uppskjutna åtgärder leder till.

Målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om åtgärderna genomförs enligt tidsplanen, men detta är inte ett argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag. I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Stockholms invånare ger upphov till omfattande utsläpp av växthusgaser även utanför stadens och Sveriges gränser, men alla växthusgasutsläpp räknas inte med inom ramen för åtgärdsprogrammet. Därför anser vi att en beräkningsmodell som tydliggör kommuninvånarnas faktiska klimatpåverkan inklusive flygresor och konsumtion ska utarbetas och implementeras. Detta för att få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till, även utsläppen från konsumtion och utrikes resor. Vi anser inte att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt.

Särskilt uttalande gjordes av Mehdi Oguzsoy (V) enligt följande.

Vänsterpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Kulturnämnden

Reservation anfördes av Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

- I huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut
- Föreslå följande förändringsförslag:
 1. Att Miljöförvaltningen återkommer med en reviderad färdplan som visar vad det skulle krävas för att fossilbränslena skulle kunna vara utfasade från vår stad 2030 respektive 2040
 2. Att en konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt
 3. Att tydliga krav formuleras på åtgärder och insatser som staten/regeringen, landstinget och andra aktörer måste genomföra för att ett fossilbränslefritt Stockholm ska uppnås - så tidigt som möjligt.
- Därutöver anföras:

Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad

Dagens globala utsläpp av växthusgaser är ca 50 miljarder ton per år, en ökning med över 30 procent sedan 1990. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna spela denna roll som modellstad för hur städer världen över kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050.

Målabitationen som förvaltningens färdplanarbete, är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet att man ska vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, både utanför landets gränser, som innanför har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitug processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, så bör Stockholm kunna ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet än att också ha 2050 som slutår.

Tack vare tidigare investeringar i exempelvis utbyggt fjärrvärmenät, tunnelbane- och annan kollektivtrafikutbyggnad har Stockholm kunnat minska sina utsläpp per invånare rejält under de senaste decennierna. Stockholm har onekligen särskilda förutsättningar att bli första stad i landet och världen att fasa ut de fossila bränslena.

Oavsett till vilket år Stockholm (och Sverige) lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Fossilbränsleutfasningen sker inte genom årtals exercis - utan genom konkreta åtgärder, investeringar, aktiva politiska beslut och förutsägbarhet för medborgare och verksamheter. Under de kommande decennierna kommer det rimligen att ske många maktväxlingar som skapar osäkerhet både i stadens egen förvaltning och hos alla de privata aktörer som måste delta. Därför kommer blocköverskridande arbete att vara viktigt.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag. Som framgår av miljöförvaltningens förslag till färdplan har de flesta åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll.

Förvaltningen har gjort ett bra underlag, men som samtidigt är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås.

Förvaltningen bör därför återkomma med förslag till konkreta åtgärder för hur fossilbränslefrihet ska kunna nås (också före 2050). Några exempel på vad som bör tas upp:

Energiushållningen

En stor utmaning, som förvaltningen också pekar på, kommer att vara energieffektiviseringen av byggnader. Stora och långsiktigt förvaltade fastighetsbolag har möjlighet att över tid slå ut dyra investeringar som först på sikt ger rejäl avkastning tillbaka. Exempelvis har mindre bostadsrättsföreningar inte denna kraft. Funktioner och lösningar behöver tas fram för att lösa denna uppgift. Den kan i sammanhanget därmed noteras att de ideologiskt drivna utförsäljningarna av allmännyttan försvårat för Stockholms klimatomställning.

Energiförsörjningen

Ett fossilbränslefritt Stockholm kan inte bara bli ett biobränslebaserat Stockholm. Förvaltningen har alldeles rätt i att ett biobränslebaserat Stockholm förutsätter ett väsentligt mycket mera energieffektivt Stockholm (annars kommer biobränslen inte att räcka till vilket kommer att visa sig i höga biobränslepriser).

Utförsäljningen av Stockholm Energi har varit ett mycket stort misstag. Staden bör undersöka möjligheterna att återskapa en energiverksamhet som arbetar med ett långsiktigt perspektiv och med syftet att bygga ut förnybar energiproduktion, som vind, sol och biogas - samt att hålla nere stockholmarnas energipriser – snarare än att ge största möjliga avkastning till aktieägarna. En sådan energiverksamhet kan också vara ett stort stöd i energieffektiviseringen.

Transportsektorn

Staden bör driva på för en utbyggnad av tunnelbana och annan kollektivtrafik i regionen. Staden behöver också särskilt driva på för att regeringen med snabbhet omsätter sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 till skyndsam och konkret politik, samt att utvecklingen när det gäller förnybara fordonsbränslen går vidare. Skattereglerna för drivmedel till fordon behöver vara långsiktiga. För närvarande är besluten om skattenedsättning ettåriga, vilket är orimligt.

Staden kan enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, och ska göra detta, men den nationella nivån har ett särskilt ansvar.

Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklister. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla de som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bil-pool.

Uppgiften att göra Stockholm fossilbränslefritt är som tidigare nämnts närmast monumental. Flera av investeringarna som krävs har så långa ledder att dessa, tillsammans med andra åtgärder, behöver komma igång skyndsamt. För att öka handlingskraften och få större genomslag i stadens alla förvaltningar och bolag, samt för att Stockholm stad ska bli en tydligare aktör nationellt och regionalt – behöver en ”task force” direkt under stadshusets centrala ledning inrättas.

Reservation anfördes av Mats Berglund (MP) enligt följande.

- Att godkänna färdplanen med de förändringar som föreslås i enlighet med Miljöpartiets förslag till beslut i miljö- och hälsoskyddsnämnden
- att därutöver anföras:

Efter snart två fulla mandatperioder med den moderatstyrda alliansen i såväl Stadshuset som Sveriges riksdag har vi i Stockholm och Sverige numera vant oss vid låga ambitioner vad gäller klimatpolitiken. Ansatserna i Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 är goda, men tempot och höjden på ambitionerna är för låga. Miljöpartiet har länge förespråkat ett fossilbränslefritt Stockholm 2030, med den politik vi avser att föra är det ett rimligt och genomförbart mål.

Särskilt uttalande gjordes av Ann Mari Engel (V) enligt följande.

Flera bedömare uppger att industrialiserade världens utsläpp av klimatgaser måste upphöra senast 2030 för att klimateffekterna ska minimeras och världens utvecklingsländer ges möjlighet till en rättvis utveckling.

Förslaget till färdplan indikerar att med högre ambitioner skulle det vara fullt möjligt att skapa ett fossilfritt Stockholm före år 2050. Men för att nå detta krävs bl.a. att Förbifart Stockholm stoppas och resurserna används för utbyggd kollektivtrafik.

Socialnämnden

Reservation anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP) enligt följande.

1. Socialnämnden beslutar att som svar på remissen säga nedanstående gällande bland annat skärpt tidsplan och regelbunden avstämning mot färdplanen och tidsplanen.
2. Socialnämnden överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet.

Vi anser att även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte hittills alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sex förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktuursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt (ärende 15 vid detta sammanträde): det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, Förbifarten, genom regionen. Det byggs fortfarande även för glest i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen.

Vi tycker därför att det är viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi anser att fyra år är allt för långa tidsintervall. Vi föreslår här att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att man varje år stämmer av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där vi släpar efter med införda åtgärder. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att man även gör en plan för vad målet är för åtgärderna, dvs. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att man kan demonstrera hur målet kommer missas om man väntar med åtgärder, dvs. vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Dessutom anser vi att det är viktigt att påtala att målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om man genomför åtgärder enligt tidsplanen, men att detta inte är argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag.

I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i

fjärrvärmesystemet” syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det refererade nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp ska tas fram för att kunna användas i Stockholms klimatarbete så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensering. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sankor ger någon effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar här.

Vi anser inte heller att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då vi inte anser att dagens förda politik är i världsklass. Vi anser att mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte har fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass utan med denna färdplan visat hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

- I huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut
- Föreslå följande förändringsförslag:
 1. Att miljöförvaltningen återkommer med en reviderad färdplan som visar vad det skulle krävas för att fossilbränslena skulle kunna vara utfasade från vår stad 2030 respektive 2040
 2. Att en konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt
 3. Att tydliga krav formuleras på åtgärder och insatser som staten/regeringen, landstinget och andra aktörer måste genomföra för att ett fossilbränslefritt Stockholm ska uppnås – så tidigt som möjligt.
- Därutöver anföras:
 - Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad

Dagens globala utsläpp av växthusgaser är ca 50 miljarder ton per år, en ökning med över 30 procent sedan 1990. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm

har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna spela denna roll som modellstad för hur städer världen över kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050.

Målabambitionen som förvaltningens färdplanarbete, är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet att man ska vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, både utanför landets gränser, som innanför har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitung processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, så bör Stockholm kunna ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet än att också ha 2050 som slutår.

Tack vare tidigare investeringar i exempelvis utbyggt fjärrvärmenät, tunnelbane- och annan kollektivtrafikutbyggnad har Stockholm kunnat minska sina utsläpp per invånare rejält under de senaste decennierna. Stockholm har onekligen särskilda förutsättningar att bli första stad i landet och världen att fasa ut de fossila bränslena.

Oavsett till vilket år Stockholm (och Sverige) lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Fossilbränsleutfasningen sker inte genom årtals exercis - utan genom konkreta åtgärder, investeringar, aktiva politiska beslut och förutsägbarhet för medborgare och verksamheter. Under de kommande decennierna kommer det rimligen att ske många maktväxlingar som skapar osäkerhet både i stadens egen förvaltning och hos alla de privata aktörer som måste delta. Därför kommer blocköverskridande arbete att vara viktigt.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag. Som framgår av miljöförvaltningens förslag till färdplan har de flesta åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll.

Förvaltningen har gjort ett bra underlag, men som samtidigt är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås.

Förvaltningen bör därför återkomma med förslag till konkreta åtgärder för hur fossilbränslefrihet ska kunna nås (också före 2050). Några exempel på vad som bör tas upp:

- Energihushållningen

En stor utmaning, som förvaltningen också pekar på, kommer att vara energieffektiviseringen av byggnader. Stora och långsiktigt förvaltade fastighetsbolag har möjlighet att över tid slå ut dyra investeringar som först på sikt ger rejäl avkastning tillbaka. Exempelvis har mindre bostadsrättsföreningar inte denna kraft. Funktioner och lösningar behöver tas fram för att lösa denna uppgift. Den kan i sammanhanget därmed noteras att de ideologiskt drivna utförsäljningarna av allmännyttan försvårat för Stockholms klimatomställning.

- Energiförsörjningen

Ett fossilbränslefritt Stockholm kan inte bara bli ett biobränslebaserat Stockholm. Förvaltningen har alldeles rätt i att ett biobränslebaserat Stockholm förutsätter ett väsentligt mycket mera energieffektivt Stockholm (annars kommer biobränslen inte att räcka till vilket kommer att visa sig i höga biobränslepriser).

Utförsäljningen av Stockholm Energi har varit ett mycket stort misstag. Staden bör undersöka möjligheterna att återskapa en energiverksamhet som arbetar med ett långsiktigt perspektiv och med syftet att bygga ut förnybar energiproduktion, som vind, sol och biogas - samt att hålla nere stockholmarnas energipriser – snarare än att ge största möjliga avkastning till aktieägarna. En sådan energiverksamhet kan också vara ett stort stöd i energieffektiviseringen.

- Transportsektorn

Staden bör driva på för en utbyggnad av tunnelbana och annan kollektivtrafik i regionen.

Staden behöver också särskilt driva på för att regeringen med snabbhet omsätter sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 till skyndsam och konkret politik, samt att utvecklingen när det gäller förnybara fordonsbränslen går vidare. Skattereglerna för drivmedel till fordon behöver vara långsiktiga. För närvarande är besluten om skattenedsättning ettåriga, vilket är orimligt.

Staden kan enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, och ska göra detta, men den nationella nivån har ett särskilt ansvar.

Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklister. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla de som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bilpool.

Uppgiften att göra Stockholm fossilbränslefritt är som tidigare nämnts närmast monumental. Flera av investeringarna som krävs har så långa ledtider att dessa, tillsammans med andra åtgärder, behöver komma igång skyndsamt. För att öka handlingskraften och få större genomslag i stadens alla förvaltningar och bolag, samt för att Stockholm stad ska bli en tydligare aktör nationellt och regionalt – behöver en ”task force” direkt under stadshusets centrala ledning inrättas.

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

1. Att arbetet med en skärpt tidsplan påbörjas
2. Att avstämning mot färdplanen och tidsplanen ska ske varje eller minst vartannat år och därefter rapporteras till kommunfullmäktige
3. Att därutöver anföras följande

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet. Men även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktuursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt. Det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom planeras fortfarande att bygga den nya motorvägen Förbifart Stockholm, genom regionen. Det byggs fortfarande för gles i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas av kommunen. Därför är det viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi föreslår att tidsplanen för olika åtgärder

skärps och att en årlig avstämning görs av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där planerade åtgärder inte genomförts. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att det görs en plan för vad målet är för åtgärder, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att det går att demonstrera hur målet kommer att missas om man väntar med åtgärder, d.v.s. vilka konsekvenser som uppskjutna åtgärder leder till.

Målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om åtgärder genomförs enligt tidsplanen, men detta är inte ett argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag. I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Stockholms invånare ger upphov till omfattande utsläpp av växthusgaser även utanför stadens och Sveriges gränser, men alla växthusgasutsläpp räknas inte med inom ramen för åtgärdsprogrammet. Därför anser vi att en beräkningsmodell som tydliggör kommuninvånarnas faktiska klimatpåverkan inklusive flygresor och konsumtion ska utarbetas och implementeras. Detta för att få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till, även utsläppen från konsumtion och utrikes resor. Vi anser inte att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

Vänsterpartiet deltar ej i beslutet.

Trafik- och renhållningsnämnden

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

1. Att arbetet med en skärpt tidsplan påbörjas.
2. Att avstämning mot färdplanen och tidsplanen ska ske varje eller minst vartannat år och därefter rapporteras till kommunfullmäktige.
3. Att därutöver anföras följande:

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet. Men även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt. Det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom planeras fortfarande att bygga den nya motorvägen Förbifart Stockholm, genom regionen. Det byggs fortfarande för glest i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas av kommunen. Därför är det viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi föreslår att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att en årlig avstämning görs av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där planerade åtgärder inte genomförts. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att det görs en plan för vad målet är för åtgärderna, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att det går att demonstrera hur målet kommer att missas om man väntar med åtgärder, d.v.s. vilka konsekvenser som uppskjutna åtgärder leder till.

Målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om åtgärderna genomförs enligt tidsplanen, men detta är inte ett argument för att skjuta

upp åtgärder som kan påbörjas redan idag. I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att ”staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet” syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Stockholms invånare ger upphov till omfattande utsläpp av växthusgaser även utanför stadens och Sveriges gränser, men alla växthusgasutsläpp räknas inte med inom ramen för åtgärdsprogrammet. Därför anser vi att en beräkningsmodell som tydliggör kommuninvånarnas faktiska klimatpåverkan inklusive flygresor och konsumtion ska utarbetas och implementeras. Detta för att få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till, även utsläppen från konsumtion och utrikes resor. Vi anser inte att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt.

Reservation anfördes av Tobias Johansson (V) enligt följande.

1. Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.
2. Därutöver anföras följande:

Flera bedömare uppger att industrialiserade världens utsläpp av klimatgaser måste upphöra senast 2030 för att klimateffekterna ska minimeras och världens utvecklingsländer ges möjlighet till en rättvis utveckling.

Förvaltningens förslag till färdplan indikerar att med högre ambitioner skulle det vara är fullt möjligt att skapa ett fossilfritt Stockholm före år 2050. Men för att nå detta krävs bl.a. att Förbifart Stockholm stoppas och resurserna används för utbyggd kollektivtrafik.

Utbildningsnämnden

Reservation anfördes av Per Olsson m.fl. (MP) enligt följande.

- Att arbetet med en skärpt tidsplan påbörjas.
- Att avstämning mot färdplanen och tidsplanen ska ske varje eller minst vartannat år och därefter rapporteras till kommunfullmäktige.
- Att därutöver anföras följande.

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet. Däremot är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att

Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter snart åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss årtalet för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Äldrenämnden

Reservation anfördes av Christopher Ödmann m.fl. (MP) enligt följande.

Äldrenämnden beslutar att som svar på remissen framföra följande:

1. Arbetet med en skärpt tidsplan ska påbörjas
2. Avstämning mot färdplanen och tidsplanen ska ske varje eller minst vartannat år och därefter rapporteras till kommunfullmäktige
3. Därutöver ska anföras följande:

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet. Men även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss årtalet för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt (ärende 15 vid detta sammanträde): det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, Förbifarten, genom regionen. Det byggs fortfarande även för glest i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal

måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen. Därför är det viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi föreslår att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att en årlig avstämning görs av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där planerade åtgärder inte genomförts. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att man även gör en plan för vad målet är för åtgärderna, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att det går att demonstrera hur målet kommer att missas om man väntar med åtgärder, d.v.s. vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Det är viktigt att påtala att målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om åtgärderna genomförs enligt tidsplanen, men att detta inte är argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag. I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det refererade nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp. Detta för att få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till och som även omfattar utsläppen från konsumtion och utrikes resor. Vi anser inte att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt.

Reservation anfördes av Mirja Räihä m.fl. (S) enligt följande.

Socialdemokraterna yrkar att nämnden lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Reservation anfördes av Torun Boucher (V) enligt följande.

Vänsterpartiet föreslår att äldrenämnden godkänner nedan utlåtande som svar på remissen:

Den industrialiserade världens utsläpp av klimatgaser måste upphöra senast 2030 för att climateffekterna 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.

Kommunens arbete för att minska klimatpåverkan och anpassa staden till förändrade förhållanden måste göras samordnat inom alla stadens sektorer och gentemot stadens alla aktörer. Nedan lyfter vi några områden som berör Äldrenämnden.

Äldreboenden, nybyggda och befintliga, ska sträva efter passivhus-standard genom 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.

Staden behöver också en gångtrafikanplan med ett uttalat funktionshinderperspektiv. Bland fotgängare återfinns gamla människor med nedsatt rörlighet, människor med nedsatt kognitiv förmåga, personer som är döva eller starkt synnedsatta, och många andra som har svårt att navigera i den stundtals ganska kaotiska trafikmiljö som uppstår när många trafikslag blandas. Att främja gångtrafiken är bra ur ett folkhälsoperspektiv, men också ur ett klimatperspektiv. Staden bör därför göra en inventering över alla de knutpunkter och vägar där fotgängare idag är särskilt utsatta.

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 inklusive 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. Onödiga transporter av industritillverkade måltider ska undvikas genom att all mat på äldreboenden serveras nylagad.

Även stockholmare med hemtjänst ska kunna källsortera! Källsortering ska vara en naturlig del av hemmets skötsel, vilket bör tydliggöras i riktlinjerna för hemtjänst. Grundutbildning och information om källsortering ska erbjudas berörda personalgrupper.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anders Löwdin m.fl. (S) enligt följande.

Nämnden beslutar i enlighet med det socialdemokratiska förslaget till beslut och yttrande i Miljö- och hälsoskyddsnämnden den 12 mars 2013:

1. I huvudsak godkänna förvaltningens innehåll till färdplan

2. Att miljöförvaltningen återkommer med en reviderad färdplan som visar vad det skulle krävas för att fossilbränslena skulle kunna vara utfasade från vår stad 2030 respektive 2040
3. Att en konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt
4. Att tydliga krav formuleras på åtgärder och insatser som staten/regeringen, landstinget och andra aktörer måste genomföra för att ett fossilbränslefritt Stockholm ska uppnås - så tidigt som möjligt
5. Att en ”task force” under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.
6. Därutöver anföras:

Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad

Dagens globala utsläpp av växthusgaser är ca 50 miljarder ton per år, en ökning med över 30 procent sedan 1990. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna spela denna roll som modellstad för hur städer världen över kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050.

Målambitionen som förvaltningens färdplanearbete, är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet att man ska vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, både utanför landets gränser, som innanför har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitug processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, så bör Stockholm kunna ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet än att också ha 2050 som slutår.

Tack vare tidigare investeringar i exempelvis utbyggt fjärrvärmenät, tunnelbane- och annan kollektivtrafikutbyggnad har Stockholm kunnat minska sina utsläpp per invånare rejält under de senaste decennierna. Stockholm har onekligen särskilda förutsättningar att bli första stad i landet och världen att fasa ut de fossila bränslena.

Oavsett till vilket år Stockholm (och Sverige) lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Fossilbränsleutfasningen sker inte genom årtals exercis - utan genom konkreta åtgärder, investeringar, aktiva politiska beslut och förutsägbarhet för medborgare och verksamheter. Under de kommande decennierna kommer det rimligen att ske många maktväxlingar som skapar osäkerhet både i stadens egen förvaltning och hos alla de privata aktörer som måste delta. Därför kommer blocköverskridande arbete att vara viktigt.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag. Som framgår av miljöförvaltningens förslag till färdplan har de flesta åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll.

Förvaltningen har gjort ett bra underlag, men som samtidigt är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås.

Förvaltningen bör därför återkomma med förslag till konkreta åtgärder för hur fossilbränslefrihet ska kunna nås (också före 2050). Några exempel på vad som bör tas upp:

Energiushållningen

En stor utmaning, som förvaltningen också pekar på, kommer att vara energieffektiviseringen av byggnader. Stora och långsiktigt förvaltade fastighetsbolag har möjlighet att över tid slå ut dyra investeringar som först på sikt ger rejäl avkastning tillbaka. Exempelvis har mindre bostadsrättsföreningar inte denna kraft. Funktioner och lösningar behöver tas fram för att lösa denna uppgift. Den kan i sammanhanget därmed noteras att de ideologiskt drivna utförsäljningarna av allmännyttan försvårat för Stockholms klimatomställning.

Energiförsörjningen

Ett fossilbränslefritt Stockholm kan inte bara bli ett biobränslebaserat Stockholm. Förvaltningen har alldeles rätt i att ett biobränslebaserat Stockholm förutsätter ett väsentligt mycket mera energieffektivt Stockholm (annars kommer biobränslen inte att räcka till vilket kommer att visa sig i höga biobränslepriser).

Utförsäljningen av Stockholm Energi har varit ett mycket stort misstag. Staden bör undersöka möjligheterna att återskapa en energiverksamhet som arbetar med ett långsiktigt perspektiv och med syftet att bygga ut förnybar energiproduktion, som

vind, sol och biogas - samt att hålla nere stockholmarnas energipriser – snarare än att ge största möjliga avkastning till aktieägarna. En sådan energiverksamhet kan också vara ett stort stöd i energieffektiviseringen.

Transportsektorn

Staden bör driva på för en utbyggnad av tunnelbana och annan kollektivtrafik i regionen.

Staden behöver också särskilt driva på för att regeringen med snabbhet omsätter sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 till skyndsamt och konkret politik, samt att utvecklingen när det gäller förnybara fordonsbränslen går vidare. Skattereglerna för drivmedel till fordon behöver vara långsiktiga. För närvarande är besluten om skattenedsättning ettåriga, vilket är orimligt.

Staden kan enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, och ska göra detta, men den nationella nivån har ett särskilt ansvar.

Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklister. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla de som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bil-pool.

Sammanfattningsvis

Uppgiften att göra Stockholm fossilbränslefritt är som tidigare nämnts närmast monumental. Flera av investeringarna som krävs har så långa ledtider att dessa, tillsammans med andra åtgärder, behöver komma igång skyndsamt. För att öka handlingskraften och få större genomslag i stadens alla förvaltningar och bolag, samt för att Stockholm stad ska bli en tydligare aktör nationellt och regionalt – behöver en ”task force” direkt under stadshusets centrala ledning inrättas.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller m.fl. (MP) enligt följande.

1. I huvudsak besvara remissen i enlighet med Miljöpartiets förslag till beslut i MHN från den 19 december 2012.
2. Mätbara tidsatta mål ska sättas upp och avstämning ska ske årligen.
3. Arbetet med Förbifarten måste omedelbart avbrytas.
4. Bromma flygplats ska avvecklas skyndsamt.
5. Arbeta med energieffektiviseringar i äldre husbestånd ska påskyndas.
6. Alla nya byggnader ska byggas med passiv- eller helst plushusstandard.
7. Bromma/Åkeshovs reningsverk ska inte avvecklas, utan matavfallsinsamling och biogasproduktionen ska utökas.
8. I övrigt anför följande

Förvaltningens svar är till del välutformat med förslag om styrgrupp och hållbara infrastruktursatsningar.

I Bromma kan vi via upphandlingar försöka se till att all nybyggnation är av passivhuskaraktär och att befintliga fastigheter utrustas med solceller samt energieffektiviseras. Matavfallsinsamling och användande av miljöbilar är andra lokala åtgärder.

Att Bromma reningsverk och biogasproduktionen knuten till den ska vara kvar är en annan viktig lokal fråga. Givetvis gynnas inte klimatet av byggande av motorvägar och inte av att behålla Bromma flygplats. Genom att erbjuda en utbyggd kollektivtrafik, bättre cykelbanor och attraktiva gångstråk samt lokala fungerande stadsdelar med arbetsplatser kan vi förhoppningsvis halvera bilresandet. Även ekonomiska styrmedel kan komma att behövas.

Det bör också sägas att förslag till beslut formulerat av (V) i Miljö- och hälsoskyddsnämnden var mycket konkret, kunnigt och bra och de föreslagna 9 projekten är helt relevanta.

Rapporten från Naturvårdsverket förlitar sig väldigt mycket på teknologisk utveckling för att Sverige ska uppnå sina mål. En viktig del i omställningen är Carbon Capture and Storage (CCS) som är ännu bara i experimentstadiet och inga garantier finns för huruvida metoden kommer att lyckas.

En rapport från EU-kommissionen påvisar även, att med dagens takt kommer vi endast att nå hälften av de långsiktiga målen till 2050.

Staden nämner sitt relativt låga utsläpp av växthusgaser. Den stora bristen är att importerade utsläpp i form av konsumtion inte räknas in. Görs detta hamnar plötsligt Stockholmsregionen och Staden högst upp på listan. Koldioxidutsläppen har inte heller sjunkit i transportsektorn, utan ökat.

Vi har redan överskridit en CO₂ mängd om 350 ppm i atmosfären och har nu i raskt tempo nått 400 ppm. Med stormsteg är vi på väg mot de 450 ppm som av forskare utpekats som ett säkerhetshot med mer än 2 graders temperaturökning – DET ÄR BRÅTTOM NU!

Men vad händer..? Vad görs? Med en felaktig infrastrukturplanering och ekonomiska prioriteringar på motorvägar som katastrofprojektet Förbifart Stockholm blir situationen bara värre.

Reservation anfördes av Lillemor Samuelsson (V) enligt följande.

Nämnden instämmer delvis i förvaltningens förslag och tillägger dessutom:

Det är bra att Stockholm tar fram en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm. Vi vill dock att målet ska sättas till 2030 istället för 2050, som av många forskare bedöms vara för sent.

Under 2014 är det rimligt att staden gör sin första utvärdering av färdplanen. Att vänta till 2020 är både senfärdigt och passivt. Det är ytterst angeläget att ha kort tid mellan uppföljningarna. Dels för att de har en motiverande effekt och dels för att snabbt kunna fånga upp tendenser.

Trovärdigheten i ambitionen med att Stockholm bedriver ett klimatarbete av världsklass kollapsar om man genomdriver Förbifart Stockholm. Den kommer dels öka bilismen, dels också förorsaka stora utsläpp av CO₂ vid tillverkningen av all betong och asfalt till detta otidsenliga vägbygge.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Magnus Dannqvist m.fl. (S) enligt följande.

1. Nämnden i huvudsak beslutar enligt förvaltningens förslag
2. Samt därutöver anför

Stockholm måste ha ambitionen att vara ledande i arbetet med att minska utsläppet av växthusgaser. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete och måste nu ta täten i klimatarbetet och visa att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränsle. För detta krävs snabba och resoluta beslut och åtgärder.

I färdplanen sätts ambitionsnivån till år 2050, att jämföra med Köpenhamn som har ambitionen 2025. Stockholm kan bättre – Stockholm skall ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet än att ha 2050 som slutår.

För att uppnå målet krävs ett flertal olika insatser både övergripande i staden och länet men även lokalt. Ett av de viktigaste är att utbyggnaden av kollektivtrafiken kommer igång och då främst de delar som kräver långa besluts- och projekteringstider.

Vi vill att Staden skall driva på Landstinget att snarast starta utbyggnaden av den Lila Linjen mellan Hagsätra och Danderyds sjukhus, samtidigt bör även en tunnelbanelinje till Nacka börja projekteras. Arbetet med att bygga Tvärbanan måste få en högre prioritet och en generell översyn av kollektivtrafikförsörjningen i de södra förorterna göras. Staden bör även utveckla en politik för att stödja de som inte vill äga bil utan istället använda en bil-pool.

Energhushållning och energiförsörjning till våra bostäder måste effektiviseras och moderniseras. Alternativa och förnyelsebara energikällor måste vara grunden i stadens energiförsörjning.

Reservation anfördes av Rosa Lundmark (V) enligt följande.

1. Nämnden bifaller delvis förvaltningens förslag
2. Målet för färdplanen är 2030

3. Första utvärderingen görs 2014 och därefter vartannat år
4. Stockholm ansluter sig till målet om högst 1,5 grader höjning av medeltemperaturen
5. Planen kompletteras med åtgärder som binder och lagrar CO₂ (koldioxid)

Det är bra att Stockholm tar fram en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm. Vi vill dock att detta ska nås 2030 istället för 2050, som är för sent. Koncentrationen i atmosfären av CO₂e är idag cirka 396 miljonterdelar (ppm). Mängden ökar med nästan 2 ppm/år. Samtidigt är tendensen stigande vilket snart kan innebära mer än 2 ppm/år. Forskare bedömer att gränsen för att klara 2-gradersmålet ligger på 450 ppm. Till år 2040 har jorden således nått denna gräns. Allt fler menar att den välbärgade västvärlden snabbare behöver begränsa sina utsläpp av växthusgaser.

Täta utvärderingar

FN:s klimatpanel (IPCC) lämnar i september en ny rapport. Under 2014 är det rimligt att staden gör sin första utvärdering av färdplanen. Att vänta till 2020 är både senfärdigt och passivt. Det är ytterst angeläget att ha kort tid mellan uppföljningarna. Dels för att de har en motiverande effekt och dels för att snabbt kunna fånga upp tendenser.

Högst 1,5 graders höjning

Målet om högst 2 graders höjning avser medeltemperaturen, vilket tyvärr ofta är förbisett. Ökningen av temperaturen blir märkbart högre på vår halva av jorden. Detta är extra olyckligt för här finns Grönlands tjocka is. Viss forskning säger att denna is smälter utan återvände vid en temperaturökning på 2,5- 3,0 grader. Då går havsnivån upp med 6 – 7 meter. Av försiktighet behöver höjningen av medeltemperaturen få bli högst 1,5 grader. Detta mål lanseras nu även av Stockholm Resilience Centre. Vi delar deras uppfattning.

Trä är klimatsmart

Ambitionen ”gjeta och spara” bör kompletteras med offensiva åtgärder som:

- att plantera många träd då dessa fångar in CO₂.
- att ersätta betong och armeringsjärn med trä som byggnadsmaterial, då både betong och järn förorsakar stora utsläpp av koldioxid under sin tillverkning. Trä lagrar detsamma. Alltså dubbelt positiv klimateffekt.
- att i nybyggnation förbereda toaavloppen för urinseparering. Urin är ett väldigt rent kväve, som kan ersätta delar i konstgödsel, som är väldigt energikrävande att framställa. Vi skulle med denna teknik också kunna minska utsläppen av kväve till Östersjön.

Förbifarten knappast klimatarbete av världsklass

Trovärdigheten i ambitionen med att Stockholm bedriver ett klimatarbete av världsklass kollapsar om man genomdriver Förbifart Stockholm. Den kommer dels öka bilismen, dels också förorsaka stora utsläpp av CO2 vid tillverkningen av all betong och asfalt till detta otidsenliga vägbygge. Att luften i vägtunnlarna också blir farlig, enligt Umeå universitets undersökning, gör ju tankarna om Förbifarten än mer omoderna.

Reservation anfördes av Åsa Öckerman m.fl. (MP) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Att därutöver anföras:

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet.

Vi anser att även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sex förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt: det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, Förbifarten, genom regionen. Det byggs fortfarande för glest i vissa områden och så vidare.

Farsta stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Laura Roselli (V) enligt följande.

1. Nämnden godkänner delar av förvaltningens svar på remissen.
2. Nämnden svarar på remissen att år 2030 ska vara gräns för när Stockholm ska vara fossilbränslefritt.
3. Nämnden svarar på remissen att Stockholm ska ansluta sig till målet om högst 1,5 graders temperaturhöjning.
4. Nämnden tillägger följande.

Ingen vet effekten av fortsatta utsläpp av växthusgaser. Det råder så gott som ingen tvekan om att människans utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet och miljön negativt. Ju mer utsläpp, desto större risker tar vi. Om inget görs nu åt de globala utsläppen så kommer de att leda till svåra konsekvenser som i värsta fall kan äventyra livet på jorden. Därför måste utsläppen minska nu för att upphöra så snart som möjligt. Förslaget om Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm är bra men ambitionen måste sättas ännu högre. Allt arbete med Stockholms utveckling måste gå i samma riktning för att minska utsläppen. Promenad- och cykelvägar behöver byggas så att de är trygga och tillgängliga. Kollektivtrafiken behöver byggas ut så att den kan ersätta privatbilismen. Planerna på Förbifart Stockholm behöver skrotas.

Enligt remissen är det viktigt att de nödvändiga förändringarna inte försvårar eller försämrar människors vardag. Samtidigt vet vi att framförallt de rika människornas livsstil inte är hållbar. Om ett fossilbränslefritt Stockholm kräver att de som genom sin livsstil orsakar störst utsläpp av växthusgaser behöver minska sina utsläpp så anser vi att de minskningarna behöver ske även om det skulle innebära en upplevd försämring av vardagen (så som minskat bilåkande, minskad konsumtion av engångsförpackningar, minskat köttätande eller en minskning av inrikesflyg). Allt byggande i Stockholm behöver bli så klimateffektivt som möjligt. Passiv- och plushus och andra byggsätt som minimerar utsläpp av växthusgaser behöver göras till norm.

Det finns ingen tid att vänta.

Särskilt uttalande gjordes av Mariana Moreira Duarte m.fl. (MP) enligt följande.

Takten på klimatförändringarna och konsekvenserna av dessa gör att målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 ligger alldeles för långt in i framtiden. Vi måste agera nu! Det finns ganska mycket som en nämnd, som Farsta stadsdelsnämnd, kan göra. Vi bör bestämma att alla våra verksamheter och de verksamheter vi skriver kontrakt med (upphandlade och andra) använder förnyelsebar el, värmer fastigheter med förnyelsebart samt kör alla fordon med förnyelsebara drivmedel.

Detta borde specificeras i alla kontrakt vi skriver.

Särskilt uttalande gjordes av Eva Gustafson m.fl. (S) enligt följande.

Socialdemokraterna deltar inte i beslutet.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Jessica Jormtun m.fl. (MP) enligt följande.

Att överlämna följande som remissyttrande till kommunstyrelsen.

Vi är givetvis i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm nu har tagits fram. Men även om riktningen är i stort sett rätt är takten alldeles för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter sju år av alliansstyre i staden kan målet tyckas vara än svårare att nå i tid. Färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss målet en fossilbränslefri stad i den takt som faktiskt krävs. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs.

Den nuvarande majoriteten verkar inte alls vara redo att ta de radikala beslut som behövs för att nå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på snart sju förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Arbetet måste intensifieras nu. Radikala beslut måste fattas. Hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas. Ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska resurser måste tillföras.

Investeringar med långsiktiga negativa följder måste stoppas. Vi noterar att färdplanen på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt. Det första steget, att vid samhällsplanering gynna ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, den så kallade Förbifarten, genom regionen.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över, vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen.

Vi föreslår att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att det varje år ska stämmas av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där staden släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att 'verka för' olika åtgärder, men det är viktigt att det även anges vad målet är för respektive åtgärd, till exempel hur mycket cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Viktigt är också att åskådliggöra vilka konsekvenserna blir av uppskjutna åtgärder.

Målet ett fossilbränslefritt Stockholm kan hamna inom räckhåll om olika åtgärder genomförs enligt tidsplanen. Detta får dock inte vara ett argument för att avvakta med sådana åtgärder som kan påbörjas redan idag.

Inte alla utsläpp av växthusgaser som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet. Vi anser att bättre beräkningsmetoder bör tas fram, så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen som Stockholms invånare ger upphov till.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensation. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar.

Slutligen anser vi inte att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass. Dagens förda politik är inte i världsklass. Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass. Denna färdplan visar hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till – om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

Reservation anfördes av Carita Stenbacka Tenezakis (V) enligt följande.

1. Nämnden bifaller delvis förvaltningens förslag till utlåtande som svar på remissen
2. Målet för färdplanen är 2030
3. Första utvärderingen görs 2014 och därefter vartannat år
4. Stockholm ansluter sig till målet om högst 1,5 grader höjning av medeltemperaturen
5. Planen kompletteras med åtgärder som binder och lagrar CO₂ (koldioxid)

Det är bra att Stockholm tar fram en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm. Vi vill dock att detta ska nås 2030 istället för 2050, som är för sent. Koncentrationen i atmosfären av CO₂e är idag cirka 396 miljontedelar (ppm). Mängden ökar med nästan 2 ppm/år. Samtidigt är tendensen stigande vilket snart kan innebära mer än 2 ppm/år. Forskare bedömer att gränsen för att klara 2-gradersmålet ligger på 450 ppm. Till år 2040 har jorden således nått denna gräns. Allt fler menar att den välbärgade västvärlden snabbare behöver begränsa sina utsläpp av växthusgaser.

Täta utvärderingar

FN:s klimatpanel (IPCC) lämnar i september en ny rapport. Under 2014 är det rimligt att staden gör sin första utvärdering av färdplanen. Att vänta till 2020 är både senfärdigt och passivt. Det är ytterst angeläget att ha kort tid mellan uppföljningarna. Dels för att de har en motiverande effekt och dels för att snabbt kunna fånga upp tendenser.

Högst 1,5 graders höjning

Målet om högst 2 graders höjning avser medeltemperaturen, vilket tyvärr ofta är förbiset. Ökningen av temperaturen blir märkbart högre på vår halva av jorden. Detta är extra olyckligt för här finns Grönlands tjocka is. Viss forskning säger att denna is smälter utan återvänder vid en temperaturökning på 2,5- 3,0 grader. Då går havsnivån upp med

6-7 meter. Av försiktighet behöver höjningen av medeltemperaturen få bli högst 1,5 grader. Detta mål lanseras nu även av Stockholm Resilience Centre. Vi delar deras uppfattning.

Trä är klimatsmart

Ambitionen 'gjeta och spara' bör kompletteras med offensiva åtgärder som:

- att plantera många träd då dessa fångar in CO₂.
- att ersätta betong och armeringsjärn med trä som byggnadsmaterial, då både betong och järn förorsakar stora utsläpp av koldioxid under sin tillverkning. Trä lagrar detsamma. Alltså dubbelt positiv klimateffekt.
- att i nybyggnation förbereda toaavloppen för urinseparering. Urin är ett väldigt rent kväve, som kan ersätta delar i konstgödsel, som är väldigt energikrävande att framställa. Vi skulle med denna teknik också kunna minska utsläppen av kväve till Östersjön.

Förbifarten knappast klimatarbete av världsklass

Trovärdigheten i ambitionen med att Stockholm bedriver ett klimatarbete av världsklass kollapsar om man genomdrivar Förbifart Stockholm. Den kommer dels öka bilismen, dels också förorsaka stora utsläpp av CO₂ vid tillverkningen av all betong och asfalt till detta otidsenliga vägbygge. Att luften i vägtunnlarna också blir farlig, enligt Umeå universitets undersökning, gör ju tankarna om Förbifarten än mer omoderna.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Bengt Roxne m.fl. (S) enligt följande.

att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut samt att anförda följande.

Förslaget grundar sig på ett beslut i Kommunfullmäktige att Stockholm stad ska vara en fossilbränslefri stad år 2050. Uppdraget är att ta fram en plan hur detta skall kunna ske.

Vi har högre ambition än 2050. Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad. Historiskt sett har Stockholm tidigare varit ledande i miljöarbetet. Det behövs konkreta förslag och konkreta åtgärder redan nu. De globala

utsläppen av koldioxid ökar. Vår livsmiljö på jorden är hotad och det är en fråga om människors överlevnad.

Åtgärderna för att nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm innebär

1. att byta fossila bränslen till andra energikällor
2. att göra energieffektiviseringar så att behovet av energi minskar.

Förutom att ersätta de fossila bränslena med annan energi bör staden också arbeta med att bygga ut en förnybar energiproduktion som t ex vind, sol och biogas. Därför behövs en central energiverksamhet, som kan arbeta långsiktigt med bland annat detta.

Energieffektiviseringar ska göras inom en rad områden, bland annat inom bostadssektorn. Där har utförsäljningen av allmännyttan fått ytterligare än konsekvens. Stora bostadsbolag har möjligheter att göra långsiktiga investeringar för att göra energieffektiviseringar i sitt bestånd, medan små bostadsrättsföreningar inte har den ekonomiska möjligheten.

Kollektivtrafiken bör göras tillgänglig och byggas ut så att fler väljer kollektivtrafiken istället för bilen. Gröna linjen bör uppgraderas inför restaureringen och få tätare trafik. Tvärförbindelser och cykelleder bör byggas ut. Vi vill också ha återkommande uppföljningar av åtgärderna för att kunna ingripa om det visar sig att målet riskerar att inte bli uppfyllt. Det behövs också en samverkan för att tidigt nå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm. Både regionalt, lokalt och mellan olika myndigheter, även politiskt blocköverskridande överenskommelser är nödvändiga.

I övrigt vill vi hänvisa till Mikael Magnussons (s) m.fl. förslag till beslut och anförande i Miljö- och hälsoskyddsnämnden den 12 mars 2013.

Särskilt uttalande gjordes av Leif Larsson (V) enligt följande.

Jag ansluter mig till (V):s skrivning i miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Särskilt uttalande gjordes av Lars Jakobsson m.fl. (MP) enligt följande.

Vi ansluter oss till (MP):s skrivning i miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anders Ödmark m. fl. (MP) enligt följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande samt med som anförs nedan

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet.

Vi anser att även om riktningen är rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre tycks målet vara längre bort än så. Färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte hittills verkar redo att ta de radikala beslut, som kommer att behövas för att nå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sex förlorade år med alliansstyrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlasning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod.

Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar påbörjas, ekonomiska styrmedel införas och ekonomiska medel tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas.

Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt: Det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga Förbifarten. Det byggs fortfarande även för glest i vissa områden.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste flera beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas.

Vi tycker att det är viktigt att lägga in uppföljningar som avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Fyra år är allt för långa tidsintervall. Vi föreslår här att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att man varje år stämmer av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där vi släpar efter med införda åtgärder.

Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter.

Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att man även gör en plan för vad målet är för åtgärderna, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att man kan visa hur målet kommer missas om man väntar med åtgärder - alltså vilka konsekvenser som uppskjutna åtgärder innebär.

I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det refererade nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp ska tas fram för att kunna användas i Stockholms klimatarbete så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensering. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sänkor ger någon effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar.

Vi anser inte heller att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då vi inte anser att dagens förda politik är i världsklass. Vi anser att mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte har fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass utan med denna färdplan visat hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

Reservation anfördes av Reijo Kittilä (V) enligt följande.

1. Stadsdelsnämnden besvarar remissen delvis med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Stadsdelsnämnden anför därutöver följande.

Vi har som mål att skapa ett fossilbränslefritt samhälle redan till 2030 för att minimera klimateffekterna och ge världens utvecklingsländer möjlighet till en rättvis utveckling. Jordklotet kan inte vänta ända till 2050 och därför föreslår vi kraftfulla åtgärder redan nu.

Förslaget till färdplan måste omarbetas så att målet är ett fossilbränslefritt samhälle redan 2030, inte 2050.

Avgörande är att privatbilismen reduceras kraftfullt. Trängselskatten behöver höjas och Essingeleden både övertäckas och avgiftsbeläggs. Förbifarten behöver däremot inte alls byggas och de 60 miljarderna satsas på utbyggd kollektivtrafik. På Kungsholmen behöver t.ex. Lindhagens alla invånare snabbt få tillgång till fler busslinjer och tätare trafik.

Bromma flygplats ska läggas ned snarast. Ett sådant beslut bidrar både till minskade utsläpp och dessutom förbättras Kungsholmens närmiljö kraftigt såväl ur utsläpps- som bullersynpunkt.

Alla fastigheter bör förses med egen lokal energiproduktion. Vid nybyggnation satsas på passivhus och garage- och parkeringsplatser nedprioriteras.

Vi vill därutöver tillägga att det är viktigt att fortlöpande redovisa de totala klimateffekterna av samhällets hela verksamhet och effekterna av de utsläpp som kan påverkas genom lokala, regionala och nationella beslut.

Särskilt uttalande gjordes av Charlotta Schenholm (FP) enligt följande.

Stockholm ska visa ledarskap i klimatfrågorna. Med en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm konkretiseras vägen framåt. Vi ska ha höga ambitioner när det gäller att reducera utsläppen av växthusgaser och bekämpa klimatförändringarna”

Färdplanen innehåller många komplexa delar. Därför är det viktigt att den är tydlig, konkret, saklig och pedagogisk. Svensk elproduktion släpper ut väldigt lite koldioxid då den är baserad på vattenkraft, kärnkraft och numera även viss del vindkraft. I ljuset av det är det därför viktigt att förklara hur minskad el-användning inom Stockholm bidrar till minskade utsläpp av koldioxid. Annars blir det väldigt svårt att förstå sambandet. I förslaget behöver också skillnaderna mellan olika former av energiproduktion redas ut, framförallt behöver bör begreppen förnybart och fossilfri hållas isär.

I förslaget till färdplan återfinns resonemang om att minska resandet. Å ena sidan kan t.ex. modern teknik ersätta och komplettera dagens mötesformer i framtiden. Å andra sidan är lösningen på klimatproblemen inte att begränsa människors möjligheter att bo och arbeta på olika ställen. I staden behövs bättre möjligheter att resa och förflytta sig inom och mellan olika stadsdelar. Rörligheten skapar stadens dynamik. Framförallt måste kollektivtrafiken fortsätta utvecklas, liksom möjligheterna för gång och cykel. Förslaget om lokala jobbkaféer är apart.

Ytterligare en förutsättning för att lyckas i detta arbete är samarbetet och samverkan med det lokala näringslivet. Det skulle med fördel kunna lyftas fram tydligare i färdplanen. Klimatpakten, som initierades under förra mandatperioden borde utvecklas och göra näringslivet mer delaktigt.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Shadi Larsson m.fl. (MP) enligt följande.

att delvis godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och därutöver anförda följande;

Vi är givetvis i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm nu har tagits fram. Men även om riktningen är i stort sett rätt, är takten alldeles för långsam.

Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter sju år av alliansstyre i staden kan målet tyckas vara än svårare att nå i tid.

Färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss målet en fossilbränslefri stad i den takt som faktiskt krävs. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs.

Den nuvarande majoriteten verkar inte alls vara redo att ta de radikala beslut som behövs för att nå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på snart sju förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Arbetet måste intensifieras nu. Radikala beslut måste fattas. Hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas. Ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska resurser måste tillföras.

Investeringar med långsiktiga negativa följder måste stoppas. Vi noterar att färdplanen på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt. Det första steget, att vid samhällsplanering gynna ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, den så kallade Förbifarten, genom regionen.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över, vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen.

Vi föreslår att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att det varje år ska stämmas av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där vi släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att det även anges vad målet är för respektive åtgärd, till exempel hur mycket cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Viktigt är också att åskådliggöra vilka konsekvenserna blir av uppskjutna åtgärder.

Målet ett fossilbränslefritt Stockholm kan möjligen hamna inom räckhåll om samtliga åtgärder genomförs enligt tidsplanen. Detta får dock inte vara ett argument för att avvakta med sådana åtgärder som kan påbörjas redan idag. Det finns ingen anledning att skynda långsamt i denna fråga.

Vidare räknas inte alla utsläpp av växthusgaser som stockholmarna ger upphov till med inom ramen för åtgärdsprogrammet. Vi anser att bättre beräkningsmetoder bör tas fram, så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen som Stockholms invånare orsakar.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensation. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar.

Slutligen anser vi inte att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass. Dagens förda politik är inte i världsklass. Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass. Denna färdplan visar hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till – om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Anki Erdman (V) enligt följande.

1. Nämnden bifaller delvis förvaltningens förslag
2. Målet för färdplanen är 2030
3. Första utvärderingen görs 2014 och därefter vartannat år
4. Stockholm ansluter sig till målet om högst 1,5 grader höjning av medeltemperaturen
5. Planen kompletteras med åtgärder som binder och lagrar CO₂ (koldioxid)

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 miljörättsliga och vi avsätter medel för en samordningsgrupp inom stadsledningskontoret.

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 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.

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.

Vänsterpartiet 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 klimateffekter ska prioriteras, matsvinnet ska minska och allt biologiskt avfall ska samlas in. Ger 152 000 ton CO₂e i minskade utsläpp.

Stockholm ska omgående 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 inför 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 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 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.

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. ”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 vissa 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.

Vidare föreslås att en ”task force” under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.

Särskilt uttalande gjordes av Birgitta Hald Svensson m.fl. (MP) enligt följande.

Vi hade gärna velat se en konkret beskrivning från förvaltningen av hur utvecklingen mot fossilfri uppvärmning 2050 ser ut i vårt område. Man refererar till att delar redan påbörjats på Järvafältet och inom projektet Hållbara Järva. Varför inte förklara. Det är väl det man förväntar sig av en remiss till vår stadsdelsnämnd.

I stort håller vi i MP med om de tankar som Katarina Luhr fört fram i sitt förslag till beslut i Miljönämnden. Alliansen har inte velat eller vågat ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilfri stad 2050.

Hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas. Ekonomiska styrmedel måste införas. Investeringar som leder i fel riktning måste stoppas som till exempel den otroligt dyrbara satsning på Förbifart Stockholm som ska bygga för i stort sett alla inkomster som kommer in från Trängselskatten. Spårvägar, tunnelbana, cykelleder och andra kollektivtrafiksatsningar bör prioriteras.

Klimatomställningen kan inte vänta.

Uppföljningar som visar hur man ligger till bör ske tätare än vart 4 de år. Tidsplanen måste stämmas av varje år och revideras där målen släpar efter. Man måste kunna se på vilket sätt målet kommer att missas om man väntar med åtgärder. Det ska vara klart och tydligt vilka konsekvenser uppskjutna åtgärder för med sig.

Vi är skeptiska till klimatkompensering.

Vi tycker inte heller om att Stockholm säger sig bedriva ett klimatarbete i världsklass då vi inte anser att dagens förda politik på området är i världsklass.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Ewa Larsson m.fl. (MP) enligt följande.

Att godkänna förvaltningens förslag till beslut med följande tillägg:

1. Att rubrik 2.3.1: "Världsklass" ändras och att första meningen under rubriken avlägsnas
2. Att stadsdelens specifika resurser och organisation för arbetet med genomförande specificeras vid nästa budget och inkluderar upphandling
3. Att arbetet med en skärpt tidsplan påbörjas
4. Att stadsdelens avstämning mot färdplanen samordnas och görs varje år

Vi Gröna är i positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 tagits fram, det medger att Stockholm åter har möjlighet att gå vidare med klimatarbetet.

Vi anser att riktningen i stort sett är rätt men takten för långsam. För att arbetet ska nå ut till hela staden krävs att samtliga stadsdelar får tydliga uppdrag som även inkluderar upphandling.

Miljöpartiet driver att målet för Stockholm är att vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av Alliansstyre tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att flera föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss årtalet för en fossilbränslefri stad.

En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten. Det som oroar mest är att den hittills förda Allianspolitiken inte verkar redo att ta de radikala beslut som behövs för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sex förlorade år med styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. När det gäller miljökrav vid upphandling är dessa fortfarande frivilliga. Färdplanen visar tydligt att arbetet måste intensifieras nu. Ekonomiska styrmedel ska användas och ekonomiska medel tillföras.

Investeringar i infrastruktur med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt: det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är hen fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, Förbifarten, genom regionen.

För stadsdelen Skarpnäck anser vi, precis så som förvaltningen, att en genomarbetad områdesplan krävs för att nå målet.

Klimatomställningen kan inte vänta. Ett flertal beslut fattas på nivåer som varken Stockholm eller stadsdelen har egen rådighet över vilket gör att samtal och samarbeten måste påbörjas över olika beslutande hierarkier. För att lösa problem och samordna effektivt är det viktigt att lägga in uppföljningar som avrapporteras till kommunfullmäktige varje år i stället för de föreslagna fyra åren. Avstämning kan knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram. Stadsdelen behöver stöd att kunna agera enligt färdplanen och egen kompetens bör utvecklas hos medarbetare, ansvarsområdet ska utvecklas och tydliggöras med egen personal.

Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är avgörande att en plan görs för vad målet är för åtgärderna, d v s hur mycket cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också nödvändigt att åskådliggöra vad som sker om målet ej uppnås, d v s vilka konsekvenser - ekonomiska, social, ekologiska - som uppskjutna åtgärder innebär för samhället.

Stockholm bedriver inte ett klimatarbete i världsklass. Vi anser att mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Ännu har de beslut som krävs för ett klimatarbete i världsklass inte tagits. Färdplanen visar hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om Stockholms stad vidtar tillräckliga åtgärder idag. En grön färdriktning med Miljöpartiet de Gröna vid rodret underlättar.

Reservation anfördes av Claes Elmgren m.fl. (S) enligt följande.

- att fastställa förvaltningens förslag,
- samt därutöver anför följande:

Stockholm ska vara ledande i att bedriva klimatarbete och vi ser gärna att Stockholm blir världens första fossilbränslefria stad. Det är ett angeläget mål som dels kräver att staden tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina utsläpp, dels att staden blir en föregångare som kan visa vägen för andra att det går att omvandla samhället till fossilbränslefritt.

Men för att klara detta krävs högre ambitioner än att vara fossilbränslefritt först 2050. Socialdemokraterna skulle därför gärna se en färdplan som visar hur fossilbränslena ska kunna vara utfasade 2030 respektive 2040. Till färdplanen krävs också en konkret åtgärdsplan där nödvändiga åtgärder presenteras. Det är också nödvändigt att presentera hur dessa åtgärder ska finansieras och finna lösningar där staden gemensamt kan investera i nödvändiga ombyggnationer och att inte detta åläggs mindre enheter. Till exempel när det gäller energieffektivisering av byggnader så kan inte enskilda bostadsrättsföreningar avkrävas samma investeringskrav som stora fastighetsbolag. Här måste lösningar hittas.

För att uppnå det högt ställda målet kommer det att krävas aktiva politiska beslut. En solidarisk omställning är inte heller möjlig utan att vi uppfattar oss ingå i ett jämlikt samhälle. Ur ett stadsdelsnämndsperspektiv gäller det att vi i arbetet med nybyggnation i våra områden ser till att de krav som ett fossilbränslefritt samhälle ställer planeras in redan från början. Det gäller t.ex. att krav ställs på energieffektivitet vid markanvisningar.

Men också att det inte bara planeras in nya bostäder vid nybyggnationer utan att all form av samhällsservice finns i närområdet. Man ska inte behöva ta bilen för

hämtning/lämning på skola och förskola och för att handla det viktigaste i vardagen. Det ska finnas bra kollektivtrafik i nära anslutning till bostadsområdena och det ska finnas gång- och cykelvägar. Behöver man bil vid några enstaka tillfällen ska möjligheten till bilpool finnas

En viktig del i att skapa en fossilbränslefri stad är att bygga ut kollektivtrafiken, och då särskilt spårbunden trafik. Vi ser gärna att planer på utbyggd t-bana och spårväg syd kan prioriteras som en del i detta arbete.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Rebwar Hassan m.fl. (MP) enligt följande.

1. Att Stadsdelsnämnden godkänner delvis förvaltnings tjänsteutlåtande som svar på remissen
2. Att arbetet med en skärpt tidsplan påbörjas.
3. Att avstämning mot färdplanen och tidsplanen ska ske varje eller minst vartannat år och därefter rapporteras till staden.
4. Översända förvaltningens förslag till färdplan till kommunstyrelsen för vidare behandling.
5. att vidare anförda följande

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet.

Vi anser att även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte hittills alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sex förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som

föreslås bli bindande nationellt: det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, Förbifarten, genom regionen. Det byggs fortfarande även för glest i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen.

Vi tycker därför att det är viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi anser att fyra år är allt för långa tidsintervall. Vi föreslår här att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att man varje år stämmer av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där vi släpar efter med införda åtgärder. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att man även gör en plan för vad målet är för åtgärderna, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att man kan demonstrera hur målet kommer missas om man väntar med åtgärder, d.v.s. vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Dessutom anser vi att det är viktigt att påtala att målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om man genomför åtgärder enligt tidsplanen, men att detta inte är argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag.

I vissa stycken behöver planen förtydligas.

Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det refererade nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp ska tas fram för att kunna användas i Stockholms klimatarbete så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensering. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sankor ger någon effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar här.

Vi anser inte heller att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då vi inte anser att dagens förda politik är i världsklass. Vi anser att mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte har fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass utan med denna

färdplan visat hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

Reservation anfördes av Rudy Espinoza (V) enligt följande.

1. Nämnden bifaller delvis förvaltningens förslag
2. Målet för färdplanen är 2030
3. Första utvärderingen görs 2014 och därefter vartannat år
4. Stockholm ansluter sig till målet om högst 1,5 grader höjning av medeltemperaturen
5. Planen kompletteras med åtgärder som binder och lagrar CO₂ (koldioxid)

Det är bra att Stockholm tar fram en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm. Vi vill dock att detta ska nås 2030 istället för 2050, som är för sent. Koncentrationen i atmosfären av CO₂e är idag cirka 396 miljontedelar (ppm). Mängden ökar med nästan 2 ppm/år. Samtidigt är tendensen stigande vilket snart kan innebära mer än 2 ppm/år. Forskare bedömer att gränsen för att klara 2-gradersmålet ligger på 450 ppm. Till år 2040 har jorden således nått denna gräns. Allt fler menar att den välbärgade västvärlden snabbare behöver begränsa sina utsläpp av växthusgaser.

Täta utvärderingar

FN:s klimatpanel (IPCC) lämnar i september en ny rapport. Under 2014 är det rimligt att staden gör sin första utvärdering av färdplanen. Att vänta till 2020 är både senfärdigt och passivt. Det är ytterst angeläget att ha kort tid mellan uppföljningarna. Dels för att de har en motiverande effekt och dels för att snabbt kunna fånga upp tendenser.

Högst 1,5 graders höjning

Målet om högst 2 graders höjning avser medeltemperaturen, vilket tyvärr ofta är förbisett. Ökningen av temperaturen blir märkbart högre på vår halva av jorden. Detta är extra olyckligt för här finns Grönlands tjocka is. Viss forskning säger att denna is smälter utan återvändo vid en temperaturökning på 2,5- 3,0 grader. Då går havsnivån upp med 6 – 7 meter. Av försiktighet behöver höjningen av medeltemperaturen få bli högst 1,5 grader. Detta mål lanseras nu även av Stockholm Resilience Centre. Vi delar deras uppfattning.

Trä är klimatsmart

Ambitionen ”gjeta och spara” bör kompletteras med offensiva åtgärder som:

- att plantera många träd då dessa fångar in CO₂.

- att ersätta betong och armeringsjärn med trä som byggnadsmaterial, då både betong och järn förorsakar stora utsläpp av koldioxid under sin tillverkning. Trä lagrar detsamma. Alltså dubbelt positiv klimateffekt.
- att i nybyggnation förbereda toaavloppen för urinseparering. Urin är ett väldigt rent kväve, som kan ersätta delar i konstgödsel, som är väldigt energikrävande att framställa. Vi skulle med denna teknik också kunna minska utsläppen av kväve till Östersjön.

Förbifarten knappast klimatarbete av världsklass

Trovärdigheten i ambitionen med att Stockholm bedriver ett klimatarbete av världsklass kollapsar om man genomdriver Förbifart Stockholm. Den kommer dels öka bilismen, dels också förorsaka stora utsläpp av CO₂ vid tillverkningen av all betong och asfalt till detta otidsenliga vägbygge. Att luften i vägtunnlarna också blir farlig, enligt Umeå universitets undersökning, gör ju tankarna om Förbifarten än mer omoderna.

Särskilt uttalande gjordes av Jan Jönsson m.fl. (FP) samt Andreas Lundin m.fl. (M) enligt följande.

Stockholm ska visa ledarskap i klimatfrågorna. Med en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm konkretiseras vägen framåt. Vi ska ha höga ambitioner när det gäller att reducera utsläppen av växthusgaser och bekämpa klimatförändringarna.

Färdplanen innehåller många komplexa delar. Därför är det viktigt att den är tydlig, konkret, saklig och pedagogisk. Svensk elproduktion släpper ut väldigt lite koldioxid då den är baserad på vattenkraft, kärnkraft och numera även viss del vindkraft. I ljuset av det är det därför viktigt att förklara hur minskad el-användning inom Stockholm bidrar till minskade utsläpp av koldioxid. Annars blir det väldigt svårt att förstå sambandet. I förslaget behöver också skillnaderna mellan olika former av energiproduktion redas ut, framförallt behöver bör begreppen förnybart och fossilfri hållas isär.

I förslaget till färdplan återfinns resonemang om att minska resandet. Å ena sidan kan t.ex. modern teknik ersätta och komplettera dagens mötesformer i framtiden. Å andra sidan är lösningen på klimatproblemen inte att begränsa människors möjligheter att bo och arbeta på olika ställen. I staden behövs bättre möjligheter att resa och förflytta sig inom och mellan olika stadsdelar. Rörligheten skapar stadens dynamik. Framförallt måste kollektivtrafiken fortsätta utvecklas, liksom möjligheterna för gång och cykel. Förslaget om lokala jobbkaféer är apart.

Ytterligare en förutsättning för att lyckas i detta arbete är samarbetet och samverkan med det lokala näringslivet. Det skulle med fördel kunna lyftas fram

tydligare i färdplanen. Klimatpakten, som initierades under förra mandatperioden borde utvecklas och göra näringslivet mer delaktigt.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Ornina Younan m.fl. (S) enligt följande.

- Att i huvudsak godkänna förvaltningens innehåll till färdplan.
- Att miljöförvaltningen återkommer med en reviderad färdplan som visar vad det skulle krävas för att fossilbränslena skulle kunna vara utfasade från vår stad 2030 respektive 2040.
- Att en konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt.
- Att därutöver anføra följande:

Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna spela denna roll som modellstad för hur städer världen över kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050.

Målabitationen är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet att man ska vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, både utanför landets gränser, som innanför har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitug processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, så bör Stockholm kunna ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet än att också ha 2050 som slutår.

Oavsett till vilket år Stockholm och Sverige lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag.

Som framgår av miljöförvaltningens förslag till färdplan har de flesta åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll.

Underlaget är bra, men samtidigt är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås.

Man bör därför återkomma med förslag till konkreta åtgärder för hur fossilbränslefrihet ska kunna nås (också före 2050).

Staden bör driva på för en utbyggnad av tunnelbana och annan kollektivtrafik i regionen. Staden kan enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, och ska göra detta, men den nationella nivån har ett särskilt ansvar.

Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklisterna. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla de som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bil-pool.

Uppgiften att göra Stockholm fossilbränslefritt är som tidigare nämnts närmast monumental. Flera av investeringarna som krävs har så långa ledtider att dessa, tillsammans med andra åtgärder, behöver komma igång skyndsamt.

Reservation anfördes av Jonas Ljungstedt (V) samt Derya Uzel m.fl. (MP) enligt följande.

Att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut

Att målet för färdplanen ska vara år 2030

Att första utvärderingen görs år 2014 och därefter vartannat år

Att därutöver anföras

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.

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, till exempel utbyggnad av tunnelbana från Hjulsta till Barkarby. 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.

Existerande fastigheter måste kraftigt sänka sitt energibehov. En stor potential till energibesparing finns inom 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.

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 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 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. 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. 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.

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.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Katrin Åslund m.fl. (FP) samt Ole-Jörgen Persson m.fl. (M) med instämmande i form av ett *ersättaryttrande* av Sara Andersson (C) enligt följande.

Stockholm ska visa ledarskap i klimatfrågorna. Med en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm konkretiseras vägen framåt. Vi ska ha höga ambitioner när det gäller att reducera utsläppen av växthusgaser och bekämpa klimatförändringarna.

Färdplanen innehåller många komplexa delar. Därför är det viktigt att den är tydlig, konkret, saklig och pedagogisk. Svensk elproduktion släpper ut väldigt lite koldioxid då den är baserad på vattenkraft, kärnkraft och numera även viss del vindkraft. I ljuset av det är det därför viktigt att förklara hur minskad el-användning inom Stockholm bidrar till minskade utsläpp av koldioxid. Annars blir det väldigt svårt att förstå sambandet.

I förslaget behöver också skillnaderna mellan olika former av energiproduktion redas ut, framförallt behöver bör begreppen förnybart och fossilfri hållas isär.

I förslaget till färdplan återfinns resonemang om att minska resandet. Å ena sidan kan t.ex. modern teknik ersätta och komplettera dagens mötesformer i framtiden. Å andra sidan är lösningen på klimatproblemen inte att begränsa människors möjligheter att bo och arbeta på olika ställen. I staden behövs bättre möjligheter att resa och förflytta sig inom och mellan olika stadsdelar. Rörligheten skapar stadens dynamik. Framförallt måste kollektivtrafiken fortsätta utvecklas, liksom möjligheterna för gång och cykel. Förslaget om lokala jobbkaféer är apart. Ytterligare en förutsättning för att lyckas i detta arbete är samarbetet och samverkan med det lokala näringslivet. Det skulle med fördel kunna lyftas fram tydligare i färdplanen. Klimatpakten, som initierades under förra mandatperioden borde utvecklas och göra näringslivet mer delaktigt.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Erik Malm m.fl. (MP) enligt följande.

att utöver förvaltningens tjänsteutlåtande anføra följande text som svar på remissen,

Södermalms stadsdelsförvaltning nämner i sitt svar ett antal mycket viktiga åtgärder som staden behöver ta för att arbeta mot målet. Krasst kan det också sägas att

förvaltningens utlåtande är en formidabel kritik mot den nuvarande majoritetens politik på Södermalm, i Stockholms stad och i hela Stockholmsregionen. Förvaltningen lyfter helt korrekt att andelen kollektivtrafikresande måste öka. Samtidigt som den moderatledda majoriteten i staden kan nicka instämmande så driver de själva på olika sätt en vansinnesinvestering i bilburen trafik genom förbifart Stockholm. Genom moderatledningens misskötsel vad beträffar den politiska styrningen och den ekonomiska situationen i Stockholms läns landsting har deras landstingskollegor nu ett rejält huvudbry att hantera planerade investeringar i kollektivtrafik de närmsta åren. Södermalmsmoderater och andra allianspartier kan såklart nicka instämmande i att mer kollektivtrafik behövs – men den ena handen vet utan tvekan vad den andra gör och då ser verkligheten desto bistrare ut. Vi kan kalla det för naivt, eller vad det verkligen är, nämligen hyckleri på hög nivå!

I övrigt är det viktigt att lyfta fram att Naturvårdsverkets rapport förlitar sig väldigt mycket på teknologisk utveckling för att Sverige ska uppnå sina mål. En viktig del i omställningen sägs vara Carbon Capture and Storage (CCS) som ännu bara är i experimentstadiet och inga garantier finns för att metoden kommer att lyckas. I dokumentet hänvisas också till förändrad markanvändning och skogsavverkning (även kallat LULUCF). En mycket ifrågasatt beräkningsmodell där framförallt *rikare länder* kan minska sina utsläpp genom ytterst kreativ bokföring. Den globala klimatrörelsen har sedan tidigare varnat för att kryphål i systemet kan leda till utsläpp av ytterligare 400 miljoner ton koldioxid.

En rapport från EU-kommissionen påvisar även, att med dagens takt kommer vi endast att nå hälften av de långsiktiga målen till 2050. En ytterligare bristande faktor i rapporten är att målet om nollutsläpp i själva verket bara endast motsvarar en minskning från dagens 58 till cirka 25 miljoner ton koldioxid år 2050. Resterande utsläpp ska bland annat kompenseras genom att köpa utsläppsrätter.

Reservation anfördes av Gunnar Ågren (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande samt anför följande:

1. Målet för färdplanen bör vara 2030
2. Första utvärderingen görs 2014 och därefter vartannat år
3. Stockholm ansluter sig till målet om högst 1,5 grader höjning av medeltemperaturen
4. Planen kompletteras med åtgärder som binder och lagrar CO₂ (koldioxid)

Det är bra att Stockholm tar fram en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm. Vi vill dock att detta ska nås 2030 istället för 2050, som är för sent. Koncentrationen i atmosfären av CO₂e är idag cirka 396 miljontedelar (ppm). Mängden ökar med nästan

2 ppm/år. Samtidigt är tendensen stigande vilket snart kan innebära mer än 2 ppm/år. Forskare bedömer att gränsen för att klara 2-gradersmålet ligger på 450 ppm. Till år 2040 har jorden således nått denna gräns. Allt fler menar att den välbärgade västvärlden snabbare behöver begränsa sina utsläpp av växthusgaser.

Täta utvärderingar

FN:s klimatpanel (IPCC) lämnar i september en ny rapport. Under 2014 är det rimligt att staden gör sin första utvärdering av färdplanen. Att vänta till 2020 är både senfärdigt och passivt. Det är ytterst angeläget att ha kort tid mellan uppföljningarna. Dels för att de har en motiverande effekt och dels för att snabbt kunna fånga upp tendenser.

Högst 1,5 graders höjning

Målet om högst 2 graders höjning avser medeltemperaturen, vilket tyvärr ofta är förbiset. Ökningen av temperaturen blir märkbart högre på vår halva av jorden. Detta är extra olyckligt för här finns Grönlands tjocka is. Viss forskning säger att denna is smälter utan återvänder vid en temperaturökning på 2,5- 3,0 grader. Då går havsnivån upp med 6 – 7 meter. Av försiktighet behöver höjningen av medeltemperaturen få bli högst 1,5 grader. Detta mål lanseras nu även av Stockholm Resilience Centre. Vi delar deras uppfattning.

Trä är klimatsmart

Ambitionen ”gjeta och spara” bör kompletteras med offensiva åtgärder som:

- att plantera många träd då dessa fångar in CO₂.
- att ersätta betong och armeringsjärn med trä som byggnadsmaterial, då både betong och järn förorsakar stora utsläpp av koldioxid under sin tillverkning. Trä lagrar detsamma. Alltså dubbelt positiv klimateffekt.
- att i nybyggnation förbereda toaavloppen för urinseparering. Urin är ett väldigt rent kväve, som kan ersätta delar i konstgödsel, som är väldigt energikrävande att framställa. Vi skulle med denna teknik också kunna minska utsläppen av kväve till Östersjön.

Förbifarten knappast klimatarbete av världsklass

Trovärdigheten i ambitionen med att Stockholm bedriver ett klimatarbete av världsklass kollapsar om man genomdriver Förbifart Stockholm. Den kommer dels öka bilismen, dels också förorsaka stora utsläpp av CO₂ vid tillverkningen av all betong och asfalt till detta otidsenliga vägbygge. Att luften i vägtunnlarna också blir farlig, enligt Umeå universitets undersökning, gör ju tankarna om Förbifarten än mer omoderna. Framför allt dränerar förbifarten de ekonomiska resurser som istället borde användas till spårbunden kollektivtrafik.

Tillgängliga gång- och cykelbanor året runt

Staden bör garantera att gång- och cykelbanor är tillgängliga året runt. En färdplan för ett fossilfritt Stockholm förutsätter en massiv övergång till gång- och cykeltrafik.

Särskilt uttalande gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Per Henriksson (FP) och Fredrik Lindstål (C) enligt följande.

Det är utmärkt att Stockholm tar ett tydligt ledarskap i klimatfrågorna. Den nya färdplanen konkretiserar vägen framåt för ett fossilbränslefritt Stockholm. Staden ska ha mycket höga ambitioner att kraftigt minska utsläppen av växthusgaser och bekämpa klimatförändringarna.

Men det är viktigt att planen är tydlig för den vanliga stockholmaren. Den måste också vara konkret och pedagogisk. Svensk elproduktion släpper ut väldigt lite koldioxid då den är baserad på vattenkraft, kärnkraft och numera även viss del vindkraft. Mot den bakgrunden är det viktigt att tydliggöra hur minskad el-användning inom Stockholm bidrar till minskade utsläpp av koldioxid så att gemene man förstår sambandet. I förslaget behöver skillnaderna mellan olika former av energiproduktion tydliggöras och framförallt behöver bör begreppen förnybart och fossilfri hållas isär.

I förslaget återfinns resonemang om att minska resandet för lägre utsläpp. Vi har höga ambitioner när det gäller att få fler människor att resa kollektivt, cykla och att gå. En del av lösningen på klimatproblemen ska inte vara att inskränka och begränsa människors möjligheter att bo och arbeta på olika ställen. I staden behövs bättre möjligheter att resa och förflytta sig inom och mellan olika stadsdelar. Rörligheten skapar stadens dynamik.

Om klimatarbetet ska lyckas är samarbetet och samverkan med det lokala näringslivet väsentligt. Det skulle med fördel kunna lyftas fram tydligare i färdplanen. Klimatpakten, som initierades under förra mandatperioden borde utvecklas och göra näringslivet mer delaktigt.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (S) enligt följande.

Vi socialdemokrater välkomnar färdplanen för ett fossilbränslefritt Stockholm. Avvecklingen av fossilbränsleanvändningen är ett mycket stort men nödvändigt åtagande. Beträffande förslaget har vi följande kommentarer:

1. Förutsättningarna för att avveckla fossilbränsleanvändningen är bättre i Stockholm än i andra delar av landet. Mot denna bakgrund och stadens uttalade strävan att vara en föregångare på klimatområdet, borde staden undersöka möjligheterna att Stockholm kan vara fossilbränslefritt tidigare än till 2050, som är den nationella ambitionen.

2. För att utnyttja möjligheterna till energieffektivisering och hålla nere transportbehovet är det viktigt att möjligheterna att bygga bostäder i goda kollektivtrafiklägen utnyttjas effektivt.
3. I det sammanvägda huvudscenariot för transportsystemet (sid 37) utgår man från att kollektivtrafiken med buss måste ökas med 90 procent för att säkra en god rörlighet. Det är svårt att föreställa sig att framkomligheten för en kraftigt utökad busstrafik och den ökning av varutransporter och annan nyttotrafik som är oundviklig om befolkningen ökar med 40 procent kan säkras utan en minskning av gatuparkeringen och ytterligare restriktioner för privatbilismen.
4. För att målsättningarna i färdplanen ska kunna nås krävs att energinormerna vid nybyggnation skärps. Mot denna bakgrund är det angeläget att de markanvisningar m.m. som innehåller föråldrade energinormer ses över och moderniseras innan den aktuella nybyggnationen kommer till stånd.
5. Mot bakgrund av det mycket omfattande och långsiktiga åtagande som färdplanen innebär kan det krävas nya, tidigare inte prövade arbetssätt, t ex (vilket (S) föreslagit i miljö- och hälsovårdsnämnden) en särskild "task force" direkt under den centrala politiska ledningen i staden.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Viktor Morawski m.fl. (MP) enligt följande.

Miljöpartiet är i huvudsak mycket positiv till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet.

Vi anser att även om riktningen är i stort sett rätt så är takten alldeles för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter snart åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte hittills alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sex förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras.

Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vid samhällsplanering ska ett mer transportsnällt samhälle prioriteras. Detta är inte fallet

vilket bland annat visas av att man fortfarande är inställd på att bygga en ny motorväg, Förbifarten, genom regionen.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen. Vi tycker därför att det är viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi anser att fyra år är allt för långa tidsintervall. Vi föreslår här att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att man varje år stämmer av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där vi släpar efter med införda åtgärder. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att man även gör en plan för vad målet är för åtgärderna, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att man kan demonstrera hur målet kommer missas om man väntar med åtgärder, d.v.s. vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Dessutom anser vi att det är viktigt att påtala att målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om man genomför åtgärder enligt tidsplanen, men att detta inte är argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp ska tas fram för att kunna användas i Stockholms klimatarbete så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensering. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sänkor ger någon effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar här.

Vi anser inte heller att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då vi inte anser att dagens förda politik är i världsklass. Vi anser att mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte har fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass utan med denna färdplan visat hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP) samt Jaime Barrios (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden beslutar besvara remissen enligt följande:

En skärpt tidsplan, tydliga delmål och regelbunden avstämning mot färdplan och tidsplan är viktiga instrument för att hålla kurs och hastighet mot ett fossilbränslefritt Stockholm 2050. Staden bör inrätta en styrgrupp eller utse vilken del i organisationen som ska ha styr- och uppföljningsansvar.

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta har tagit ett viktigt steg i rätt riktning i stadens klimatarbete.

Vi anser dock att takten är för långsam. Klimatomställningen kan inte vänta. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2030. Efter snart sju år av alliansstyre i Stockholm blir det målet allt svårare att nå. Hoppingivande är dock att många av de föreslagna åtgärderna i färdplanen kan tidigareläggas och att Stockholm därmed kan bli en fossilbränslefri stad tidigare än färdplanens 2050. Förutsättningen för det är att en mer detaljerad och skärpt tidsplan utarbetas och implementeras med tydliga, uppföljningsbara mål och delmål för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte vågat fatta något av de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Exempelvis togs så sent som den 10 juni i år ett mycket olyckligt beslut som går stick i stäv med målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2050; nämligen det att bygga Förbifart Stockholm.

Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt. Det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, lyser med sin frånvaro.

Färdplanen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sju förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut behöver fattas, hållbara infrastruktursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel implementeras och ekonomiska resurser tillföras.

Beslut som fattas på de nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över kräver tidig delaktighet och samarbete från staden. Dessa måste påbörjas snarast så att starka krav på andra parter kan ställas från kommunen.

Därför är det viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige, stadsdelsnämnder, bolag och andra tätt involverade parter med täta intervall. Vi anser att fyra år är en allt för långa tidsintervall. Tidsplanen för olika åtgärder ska skärpas och tidsplanen stämmas av varje år för att revideras i de fall där staden släpar efter med införda åtgärder. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år.

Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att man även gör en plan för vad målet är för åtgärderna, d.v.s. hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att man redovisar hur målet kommer missas om man väntar med åtgärder, d.v.s. vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Det är viktigt att påtala att målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) är inom räckhåll om man genomför åtgärder enligt tidsplanen, men att detta inte är argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan i dag.

Miljöprofilsområden såsom Norra Djurgårdsstaden ska byggas på ett sådant sätt att de är fossilbränslefria vid färdigställandet och staden måste ansvara för att ekonomiskt stöd ges för att möjliggöra detta.

I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det refererade nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp ska tas fram för att kunna användas i Stockholms klimatarbete så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensering. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sänkor ger någon effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar.

Vi anser inte heller att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då vi inte anser att dagens förda politik är i världsklass. Vi anser att mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte har fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass utan med denna färdplan visat hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

Särskilt uttalande gjordes av Magnus Lingen m.fl. (S) enligt följande.

Ärendet är ett remissyttrande från Kommunstyrelsen med anledning av ett förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 framlagt av Miljöförvaltningen. Stockholm har en stolt historia av miljöarbete på hög nivå: vattenrening, fjärrvärme, kollektivtrafik och avgasrening på bilar har resulterat i dramatiska förbättringar av miljön över tid. Den här planen syftar till att fortsätta på den inslagna vägen och nå

nya viktiga mål i vår strävan att på sikt åstadkomma en hållbar livsstil på en begränsad planet.

Fossila bränslen kan vara kol, olja, naturgas och motorbränsle av skilda slag. Rapporten visar på hur man tekniskt kan minska utsläppen trots att befolkningen förväntas öka med hela 40 % fram till år 2050. För att förverkliga förslagen krävs dock politiska beslut, vilket kanske inte alltid kommer att accepteras av medborgarna fullt ut. Här ser vi framtida problem då det gäller att gå från beslut till handling. Kanske är det därför ändamålsenligt att lägga slutåret så sent som år 2050. En reviderad färdplan syftande till ett slutår 2030 eller 2040 bör dock tas fram.

Det kommer att krävas överenskommelser över blockgränserna i politiken för att genomföra ett så här stort beslut. En sådan överenskommelse måste vara hållbar även då opinionerna svänger. På denna punkt är vi kanske något pessimistiska. Det krävs troligen ett yttre tryck från statsmakten eller internationella organisationer för att komma i mål.

Det går inte att nu ta det lugnt och avvakta med hänsyftning på det avlägsna året 2050. Snarast måste arbetet med ett fossiloberoende påbörjas. Uppgiften är mycket stor och ledtiderna långa. Det är olyckligt att staden sålt ut Stockholm Energi och att allt fler fastigheter ägs av resurssvaga bostadsrättsföreningar. Det har försvagat stadens rådighet. Kollektivtrafiken måste byggas ut och i synnerhet tunnelbanan som har störst kapacitet.

Allmänt sett är det en bra och intressant rapport som Miljöförvaltningen har tagit fram. Vi önskar att den kan ligga till grund för en fortsatt stark miljöprofil av Stockholm som historiskt knyter an till våra tidigare bedrifter inom området. Vår överlevnad på sikt på jorden kräver att vi lyckas i detta arbete.

Stockholms läns landsting

Reservation anfördes av Vänsterpartiet enligt följande.

att avge yttrande i enlighet med nedanstående skrivelse samt i övrigt enligt förvaltningens tjänsteutlåtande.

I remissvaret till "Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050" skriver Landstingsstyrelsens förvaltning att Stockholm stad, liksom Stockholmsregionen, har betydligt lägre utsläpp per invånare än övriga Sverige och att på grund av detta borde ambitionen vara att nå målet före 2050. Likaså påpekar en annan rapport från Miljöförvaltningen i Stockholms stad "Stockholm action plan for climate and energy 2010-2020" att det är möjligt att komma ner i så låga utsläpp som 1,8 ton per capita koldioxidekvivalenter redan 2020.

Beredningen vill instämma i att målen är för lågt satta och uppmanar både landstinget och Stockholms stad att skärpa målen och samarbeta ytterligare för att gemensamt uppnå en klimatneutral stad och region senast 2030.