

En ny klimatoffensiv för Stockholm

Bakgrund

Stockholm har i många år legat i framkant när det gäller klimatarbete. Vi har uppmärksammats internationellt och vår stad används ofta som ett gott föredöme när städer runt om i världen letar goda exempel i arbetet med att minska klimatavtrycket.

Den senaste mandatperioden har kraftfulla åtgärder dock lyst med sin frånvaro. Alltför få initiativ tas för att göra Stockholm till en klimatsmart stad. Mindre, symboliska, förslag har kommit fram. Men det stora strukturella arbetet har stannat upp. Det duger såklart inte.

Stockholm kan bättre. Vi kan inte vänta. Saker behöver göras nu.

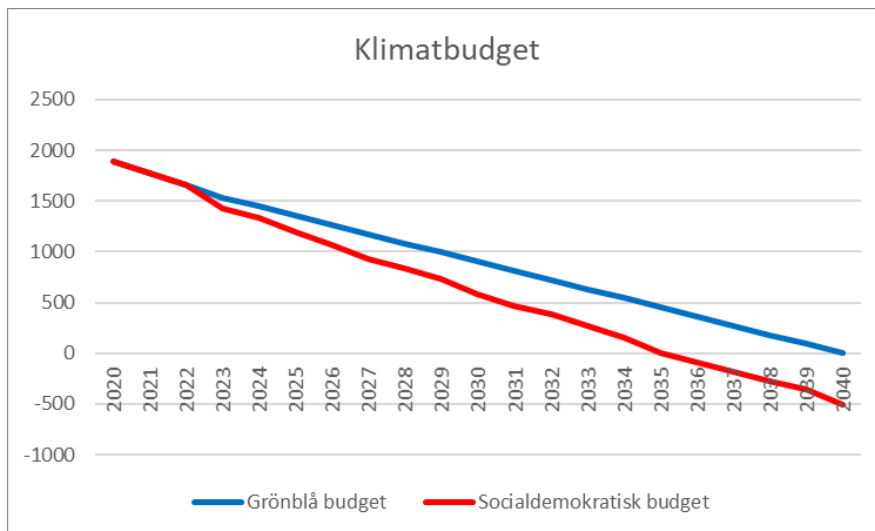
En ny klimatoffensiv för Stockholm

Med en socialdemokratisk politik kommer Stockholm återigen ligga i framkant gällande klimatarbetet. Vi vill tidigarelägga årtalet när vår stad ska bli klimatpositiv. Målet ska sättas till år 2035 istället för som nu till år 2040.

I grafen nedan kan man se effekterna av de förslag vi kommer genomföra efter valet. Dessa initiativ saknas i dag i den politik som de grönbå driver.

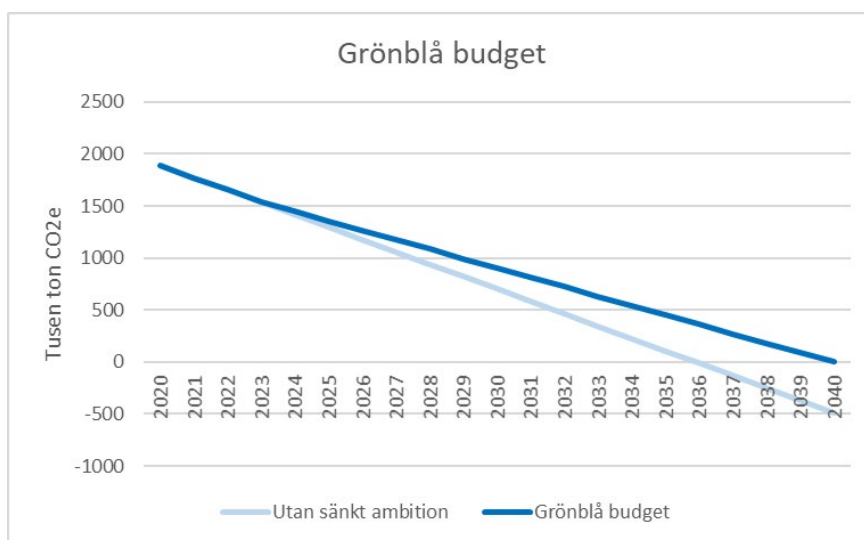
Med våra åtgärder skulle utsläppen minska avsevärt, och staden skulle bli klimatpositiv flera år tidigare. Fram till år 2035 skulle det totalt innebära mer än 3,5 miljoner ton i minskade koldioxidutsläpp, jämfört med den grönbå budgeten. Politik gör skillnad. Idag finns inte viljan att prioritera klimatarbetet hos den borgerliga majoriteten. Vi måste orka göra det som behövs, det är vi skyldiga kommande generationer.

Med ökade ambitioner, strukturella reformer och gemensamma investeringar kan Stockholm bli klimatpositiv tidigare. Staden ska därför revidera klimatbudgeten för att nå en klimatpositiv stad redan år 2035.



Läget idag

Stadens klimathandlingsplan och klimatbudget antogs år 2020. Det var välkommet med en klimatbudget för Stockholm. Däremot innebär nuvarande klimatbudget sänkta ambitioner från år 2023. Med bibehållen takt i utsläppsminskningar som vi har idag skulle klimatneutralitet kunna uppnås år 2037.



Vi föreslår åtgärder som gör det möjligt att ytterligare höja ambitionerna.

Åtgärder som bidrar till att Stockholm kan nå målet år 2035

Nedan följer ett antal exempel på åtgärder som vi socialdemokrater föreslår i budgeten för år 2022 som gör det möjligt för staden att nå klimatneutralitet till år 2035. Även om

våra förslag avslås nu och istället införs först efter valet kan målet nås till år 2035, men det är självklart bättre om den grönbå majoriteten redan nu höjer ambitionerna.

Åtgärder	Effekt/år	Från år
Halverat antal massgodsfordon	50	2023
Handlingsplan trafik	28	2023
Handlingsplan trafik	28	2025
Handlingsplan trafik	28	2027
Bromma flygplats stängs 2025-2027	20	2026
Energieffektivisering med AI	10	2026
Energieffektiviserande renovering med sänkt kalkylränta m.m.	5	2023
Samförbränning av slam och biobränsle	30	2025
Samförbränning av slam och biobränsle	55	2030
Samförbränning av slam och biobränsle	65	2035
Samförbränning av slam och biobränsle	50	2040
Köp av biokol	13	2023
Ökad kapacitet sorteringsanläggning i Högdalen	5	2023
Fjärrvärme istället för elbaserad uppvärmning	5	2023
Behov av tillkommande åtgärder	22	2027
Behov av tillkommande åtgärder	22	2029
Behov av tillkommande åtgärder	22	2031
Behov av tillkommande åtgärder	22	2033
Behov av tillkommande åtgärder	22	2034

Förslagen i Socialdemokraternas budget ger årliga utsläppsminskningar på 342 000 ton koldioxid år 2035. För att nå klimatneutralitet år 2035 krävs ytterligare årliga minskningar på 110 000 ton. Det motsvarar samma takt under 2030-talet som klimatbudgeten har de tre första åren. Teknikutveckling gör det svårt att formulera alla åtgärder redan nu.

Ett senare mål än år 2035 är att låta klimatet vänta. Skillnaden i minskade utsläpp mellan nuvarande plan och S-budgeten är totalt 3,5 miljoner ton åren 2022-2035.

Halverat antal massgodsfordon

Det fanns så mycket som 1 500 tunga lastbilar som enbart transporterade schaktmassor år 2017. Klimatbelastningen från tunga transporter utgör en betydande del av utsläppen i staden, nämligen 23 procent av trafikens koldioxidutsläpp år 2017. Samtidigt utgör masstransporter mer än hälften av all godsmängd i länet, och prognoserna är att de kommer att öka ytterligare.

År 2017 valde trafikkontoret att se över reglerna för tung trafik med förhoppningen att finna ett mer optimalt regelverk som minskar de negativa konsekvenserna av den tunga trafiken. Stadens nuvarande regler för tung trafik har varit desamma sedan 1980-talet. Resultatet blev den så kallade *Tungtrafikutredningen* (2017). Utredningen visar att en förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgodis kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik skulle det innebära en minskning med 775 fordon per år och 50 000 ton CO₂e per år.

Anledningen till den stora minskningen är att huvuddelen av massgodsfordonen idag är så kallade stockholmsbilar med en längd på cirka 9 meter. Med en maxlängd på 15 meter kan lastvikten öka från 9,5-11 ton upp till 19 ton. Att tillåta 15 meter långa fordon för massgodstransporter skulle nästan halvera antalet massgodsfordon och dess utsläpp.

Minska trafikutsläppen

Mer än hälften av koldioxidutsläppen i Stockholm kommer från trafiken. Dessa utsläpp måste minska drastiskt och här krävs akuta och långtgående åtgärder. Vi håller med miljöförvaltningen och Trafikverket om att detta inte avspeglas i klimathandlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Naturvårdsverket skrev i sitt remissvar att "när det gäller transporter är ambitionsnivån i klimathandlingsplanen för låg och detta har också betydelse för möjligheten att nå de nationella utsläppsmålen". Det är mycket allvarligt att det saknas åtgärder motsvarande 84 100 ton.

Istället för att presentera och genomföra åtgärder redan i klimathandlingsplanen har majoriteten sedan år 2019 utlovat en annan handlingsplan enbart för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Men – den har inte tagits fram eftersom Moderaterna och Miljöpartiet inte kan enas. Den måste beslutas senast under första kvartalet år 2022.

Totalt måste handlingsplanen minska de fossila utsläppen med minst 84 100 ton koldioxid under 2020-talet, vilket krävs för att nå de nationella utsläppsmålen.

I klimathandlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Dock finns det många åtgärder som staden har rådighet över men som majoriteten valt att inte ta

med i klimathandlingsplanen. Åtgärder som vi menar planen måste innehålla är exempelvis:

- Utbyggd laddinfrastruktur i hela staden (inte bara innerstaden) för både personbilar och godstransporter
- Att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar, ett sätt att ändra detta är att skapa fler samlastningscentraler
- Skärp de gröna parkeringstalen
- Inför gröna parkeringsköp (garage)
- Underlätta för elbilpooler
- Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram (med åtgärder för att minska privatbilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ)
- Höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi)
- Många av åtgärderna i klimathandlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Det är bra att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferentialeras, det bör även kunna gälla för parkeringsavgifterna så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.
- Ligga på regionen om utbyggd kollektivtrafik, t.ex. Spårväg city till Norra Djurgårdsstaden, förlänga tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö hela vägen till Fagersjö alternativt att öppna en ny pendeltågstation i Fagersjö, tidigarelägga byggstarten av tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö nu när staden förskottat medel till projektet.
- Ökad framkomlighet för bussar: genom intensifierade kontroller av trafikordningsplanerna som reglerar vägarbeten i staden, fler utfärdade sanktioner mot trafikstörande projekt som sker utan tillstånd samt förstärkt systematisk framkomlighetskontroll för att beivra blockerande felparkerade bilar eller andra uppställda fordon. Samla berörda aktörer inom och utom stadens organisation i syfte att minimera trafikstörningar från olika sorters trafikstörande arbeten, exempelvis genom ökad koordination.
- Cykelsatsningar (se motion med samtliga förslag), bl.a. anlägga cykelstrador och låncyklar.

Bromma flygplats stängs år 2025-2027

Att ha två flygplatser i Stockholmsområdet är dåligt för både klimatet och näringslivet. Det splittrar upp underlag för direktflyg

och för investeringar i klimatomställning. Beräkningar visar att utsläppen från flygplatsen (inom stadens gränser) var 20 000 ton CO₂e per år innan pandemin.

Det råder nu samstämmighet om att flygplatsen inte behövs. Men – inte hos den grönbå majoriteten.

Energieffektivisering med AI (driftoptimering)

SISAB minskade sina utsläpp med 18 500 ton CO₂e åren 2012-2018. Om allmännyttan, Micasa och fastighetsnämnden gör samma blir det ca $2\ 000 \cdot 5 = 10\ 000$ per år.

Enligt stadens mål ska energianvändningen minska, men istället har den ökat. Miljöförvaltningen behöver samla stadens förvaltningar och bolag som äger byggnader i syfte att ta fram åtgärder för att vända denna utveckling. Det finns exempelvis väldigt stor potential i driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI.

Energieffektiviserande renovering med sänkt kalkylränta

Staden ska ta fram en modell för att använda lägre kalkylränta vid energieffektiviserande renoveringar.

Sveriges Kommuner och Regioner beskriver fördelarna med detta i skriften *Modeller för energieffektivisering (2014)* samt *Energieffektiviserande renovering (2014)*. En kalkylränta speglar vilket avkastningskrav investeraren har på en åtgärd eller investering. Den beror till viss del på risken. En hög kalkylränta premierar en kort återbetalningstid och därmed kortsiktiga investeringar framför långsiktiga. En långsiktig investering, såsom energieffektivisering i fastigheter, medför en låg risk och en lägre kalkylränta kan därför accepteras. Med en sänkning av kalkylräntan blir antalet lönsamma åtgärder fler.

I många fall är renoveringsprojekt hos fastighetsägare långsiktiga. Byggnader har lång livslängd och värden som ger intäkter och kassaflöde även efter 30 och 40 år. Ett sätt att ta hänsyn till detta är därför att använda en lägre kalkylränta för energieffektiviserande renoveringar.

Stadens fastighetsägande är långsiktigt och energieffektivisering högt prioriterat. Stockholm borde ta efter andra kommuner och regioner och använda lägre kalkylränta vid energieffektiviserande renoveringar. I miljöförvaltningens uppföljning framgår att staden inte kommer att nå målen om energieffektiviseringar i stadens

fastighetsbestånd. Det behövs fler åtgärder för att nå målen. Låt denna åtgärd bli en.

Samförbränning av slam och biobränsle

Slam från avloppsrening samförbränns med biobränsle i Värta-verket, sedan pelleteras askan och återförs till skogen. Då får man en kolsänka med enorm potential. Anledningen är att den fosfor och de näringsämnen som finns i slammet bevaras i pellets som man vill ha ut i skogen som jordförbättring. Potentialen är en kolsänka på hela 200 000 ton CO₂e per år för anläggningen Värtan. Inom ett par år kan Exergi vara igång i stor skala.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) behöver göra en ny upphandling av vad slammet från reningsverken ska det användas till, eftersom deras nuvarande kontrakt går ut år 2024. Stockholm Exergi har testat samförbränning i anläggningen i Värtan. Just nu pågår förprojektering. Till år 2035-2040 kan det vara i full drift i Värtaverket. Det blir ingen linjär ökning, utan trappstegsvis. Start blir under kommande femårsperiod i Värtan.

Affärsmodellen är att SVOA (eller Käppalaverket på Lidingö) handlar upp behandling av sitt slam på samma sätt som t.ex. annan avfallsbehandling. Exergi erbjuder sedan en tjänst där de genom samförbränning får en aska som kan återföras till skogsbruket. Stadens insats är att säkra att SVOA i upphandling av slamhantering öppnar för denna typ av slamsamförbränning.

Köp av biokol

Pyrolys är en metod med långsam förbränning av t.ex. trädgårdsavfall. Slutprodukten blir biokol, som blir en kolsänka när det används i växtbäddar (t.ex. i trädplanteringar).

I en storskalig biokolsanläggning kommer ca 8 000 ton biokol skapas. Användningen i hela Sverige idag är mindre än så. För att möjliggöra att anläggningen kan byggas ska Stockholms stad inventera hur mycket biokol staden kan använda och teckna ett långsiktigt avtal. Staden blir då en strategiskt viktig köpare av biokol och möjliggör på så sätt att anläggningen kan byggas.

Potentialen med en storskalig biokolsanläggning är en kolsänka på 13 000 ton CO₂e per år.

Ökad kapacitet i sorteringsanläggning i Högdalen

Om avfallsförbränningskatten förändras så att endast icke-sorterat avfall beskattas så kan kapaciteten vid sorteringsanläggningen i Högdalen skalas upp från endast hushållsavfall till även verksamhetsavfall. Sorteringsanläggningen planeras vara i drift år 2023. Potentialen från hela sorteringsanläggningen, som den är planerad idag med endast hushållsavfall, är 13 000 ton CO₂e.

Fjärrvärme istället för elbaserad uppvärmning

Idag styr staden mot elbaserad uppvärmning istället för fjärrvärme (både genom att staden viktat annorlunda än Boverkets byggregler (BBR), men främst genom att inte mäta använd energi). Eftersom en värmepump funkar så att ju större temperaturskillnaden är mellan inomhustemperatur och utomhustemperatur desto mer el används. Det betyder att värmepumpar använder mycket el kalla vinterdagar. Då är inte bara effektbristen som störst, utan elen som smutsigast. (Annars är elen i stort utsläppsfri.) Det innebär att främjandet av elbaserad uppvärmning också medför ökade koldioxidutsläpp.