



Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040

[stockholm.se](https://www.stockholm.se)

Fossilbränslefritt Stockholm 2040

Oktober 2016

Publikationsnummer: [Fyll i här]

Dnr: 134-175/2015

ISBN: [Fyll i här]

Utgivningsdatum: [Fyll i här]

Utgivare: Stadsledningskontoret

Kontaktperson: Björn Hugosson

Produktion: [Fyll i här]

Distributör: [Fyll i här]

Omslagsfoto: [Fyll i här]

Sammanfattning

Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040. Kommunfullmäktige har fastställt ett etappmål om att utsläppen av växthusgaser ska vara högst 2,3 ton CO₂e (koldioxidekvivalenter) per invånare år 2020. Sedan 1990 har de totala utsläppen av växthusgaser minskat med en tredjedel. Målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 innebär att det framgångsrika arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser ska fortsätta och påskyndas. Det finns stora osäkerheter i bedömningen av utvecklingen fram till 2040. Fossilbränslefrihet bygger på smarta tekniska lösningar och minskad efterfrågan på energi. Det går att nå målet med teknik som redan är känd idag. Det kommer att krävas kontinuerliga strategiska beslut för att så tidigt som möjligt skapa gynnsamma förutsättningar för att nå målet i tid.

Ett klimatsmart Stockholm innebär att klimatmålet inarbetas inom alla stadens verksamheter samt att några av stadens nämnder och bolagsstyrelser ges ett tydligt genomförandeansvar och därmed håller ihop och driver på arbetet inom det aktuella området. Fossilbränslefrihet förutsätter också ett nära samarbete med invånare, näringsliv och andra offentliga verksamheter i en tid som präglas av kraftig befolkningsökning. Den regionala utvecklingen har stor påverkan på stadens möjligheter till att nå målet, framförallt gällande kollektivtrafikutbud och fysisk planering.

Strategin utgör stadens riktlinjer för hur stadens verksamheter ska arbeta på kort och lång sikt för att nå fossilbränslefrihet och identifierar de viktigaste utmaningarna för staden där beslutsunderlag behöver tas fram. Stockholms stad som organisation står för cirka 10 procent av växthusgasutsläppen och bör gå före i arbetet genom att vara fossilbränslefritt redan 2030.

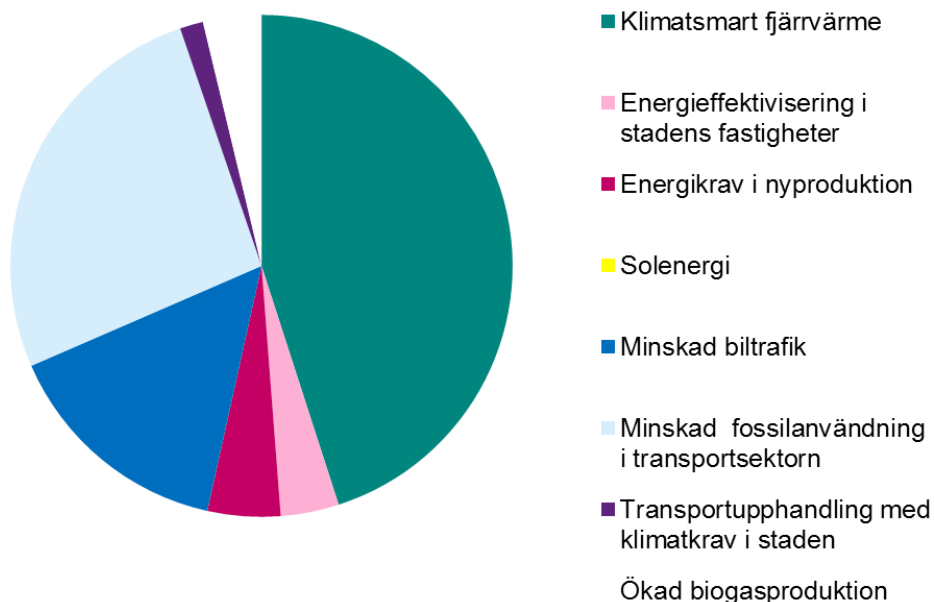
En betydande del av de insatser som måste vidtas till 2040 ligger delvis utanför stadens rådighet. Den långsiktiga strategin inbegriper därmed ett antal utredningsuppdrag i syfte att ändra långsiktiga spelregler i svensk och europeisk lagstiftning.

Den nuvarande fossilbränsleanvändningen utgör cirka 30 procent av den totala energianvändningen. Räknat per person innebär detta ett utsläpp på 2,7 ton CO₂e (2014). Målet är fossilbränslefrihet, men staden gör bedömningen att det kommer att finnas en rest av fossil energi motsvarande 0,4 ton CO₂e per person kvar vid 2040.

Målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. De kvarvarande fossilbränsleandelarna 2040 inom transportsektorn bedöms finnas inom flyg och sjöfart. Staden har begränsad rådighet inom dessa sektorer då dessa regleras inom internationella avtal och regelverk. Inom energisektorn bedöms att plaster med fossilt ursprung kommer att finnas inom avfallsförbränningen, vilket också leder till att total fossilbränslefrihet inte kommer att uppnås. För att kompensera för dessa rester kan staden utveckla användningen av kolsänkor för att binda kol och på så sätt ytterligare minska klimatpåverkan.

På kortare sikt, till 2020, konkretiseras i strategin de klimatrelaterade målen inom stadens miljöprogram 2016-2019 med de insatser som krävs för att nå målet. Till 2020 redovisas insatser som motsvarar en reduktion om 533 000 ton CO₂e (2013 – 2019). De insatser som läggs fram är de som bedöms ge störst reduktion och där stadens nämnder och bolag har störst rådighet och där konsekvenserna i övrigt bedöms som acceptabla.

Åtgärder till 2020



Stadens insatser för fossilbränslefrihet 2040

Följande insatser ska sammanfattningsvis genomföras för att nå fossilbränslefrihet. Ansvar inom stadens organisation fördelas och preciseras i strategin. Strategin utgör en miniminivå för att kunna nå det långsiktiga målet. Ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040 in-

nebär en strukturomvandling och det är väsentligt att Stockholms stad kontinuerligt prövar möjligheten till en snabbare takt och mer omfattande insatser i klimatarbetet.

Hållbar energianvändning

- Staden säkerställer att Fortum Värme genomför sitt beslut att avveckla kolanvändningen. Stadens ambition är att kolanvändningen ska vara avvecklad till år 2020. En plan för avveckling av kolanvändningen i KVV6 ska redovisas senast 2017.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen samt koncernstyrelsen och Fortum Värme
- Staden samverkar med berörda aktörer för att användningen av fossila oljor för spetslast hos energibolag, sjukhus m.m. successivt ersätts av förnybara bränslen och avrapporterar utvecklingen 2017.
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen
- Staden bistår Fortum Värme i dess arbete med att öka anslutningarna till öppen fjärrvärme och utreder möjligheterna till ytterligare anslutningar. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden tillsammans med koncernstyrelsen och Fortum Värme
- Staden utreder möjligheterna att öka mängden förnybar el som produceras i staden. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen, Fortum Värme och miljö- och hälsoskydds-nämnden
- Staden verkar för att styrmedel, lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri energianvändning.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen
- Staden ska uppnå en egen elproduktion baserad på solenergi som motsvarar minst 10% av Stockholms stads elanvändning.
 - Genomförandeansvar: Fastighetsnämnden och bostadsstyrelserna för Svenska bostäder, Stockholmshem, Familjebostäder, Micasa och SISAB.

Åtgärder för att uppnå etappmålet till 2020

Etappmålet om högst 2,3 ton till 2020 motsvarar ett reduktionsbehov om 285 000 ton för energianvändningen inom bebyggelsen och ska uppnås genom följande åtgärder och ska årligen följas upp inom ramen för miljöprogrammet:

- Staden ska vidta åtgärder för att säkerställa ett fjärrvärmesystem som sammantaget reducerar utsläppen med minst 240 000 ton CO₂e till 2020.
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen och Fortum Värme
- Staden ska vidta åtgärder för energieffektivisering med tio procent jämfört med referensåret 2015 inom stadens verksamheter som sammantaget reducerar utsläppen med minst 20 000 ton CO₂e till 2020.
 - Genomförandeansvar: Samtliga av stadens nämnder och bolagsstyrelser men i synnerhet fastighetsnämnden och servicenämnden och bolagsstyrelserna för Svenska bostäder, Stockholmshem, Familjebostäder, Micasa och SISAB
- Staden ska vidta åtgärder för att ställa krav på att energianvändningen i nyproducerade byggnader på av staden anvisad mark ska vara högst 55 kWh/m² Atemp med sikte mot 45 kWh/m² Atemp som sammantaget reducerar utsläppen med minst 25 000 ton CO₂e.
 - Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden
- Staden ska ta fram en arbetsmodell för planutformning och byggnadernas formfaktor i syfte att förbättra förutsättningarna för att energikraven ska kunna uppnås.
 - Genomförandeansvar: Stadsbyggnadsnämnden
- Staden ska öka sin egen solenergiproduktion till 2020 i en takt som styr mot och klarar 2040-målet.
 - Genomförandeansvar: Fastighetsnämnden och bolagsstyrelserna för Svenska bostäder, Stockholmshem, Familjebostäder, Micasa och SISAB.

Miljöeffektiva transporter

- Staden ska ta fram en handlingsplan för fossilbränslefrihet inom vägtransportsektorn och utreda möjligheterna till att utfärda ett förbud mot fossilbränsleförsäljning till år 2040 med delmål till 2030. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen med stöd av miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden.
- Staden verkar för att styrmedel, lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri transportsektor.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen
- Staden utreder åtgärder för fossilbränslefri sjöfart. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017
 - Genomförandeansvar: Styrelsen för Stockholms Hamnar
- Staden tar fram en handlingsplan för användande av fossilbränslefria arbetsmaskiner. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden, trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.
- Staden verkar för att miljözoner införs i kommunen som innebär att fordon med fossila bränslen ej tillåts från senast år 2040.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen.

Åtgärder för att uppnå etappmålet till 2020

Etappmålet om högst 2,3 ton till 2020 motsvarar ett reduktionsbehov om 228 000 ton inom transportsektorn och ska uppnås genom följande åtgärder:

- Staden ska vidta åtgärder för att minska biltrafiken som sammantaget motsvarar en reduktion av utsläppen med minst 80 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden

- Staden ska vidta åtgärder för att minska den fossila energi-användningen i vägtrafiksektorn som motsvarar en reduktion om minst 140 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Miljö- och hälsoskydds-nämnden och trafiknämnden tillsammans med kommunstyrelsen
- Staden ska vidta åtgärder för klimateffektiva transporter i stadens organisation som sammantaget motsvarar en reduktion om minst 8 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Servicenämnden

Resurseffektiva kretslopp

- Staden ska utreda möjligheterna till att minska plaster med fossilt ursprung i avfallet som går till förbränning. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen tillsammans med Stockholm Vatten Avfall och Fortum Värme
- Staden ska ta fram en utredning som beskriver hur en ökad produktion av biogas säkerställs för att möta behovet av att ersätta fossil naturgas. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Miljö- och hälsoskydds-nämnden tillsammans med koncernstyrelsen och styrelsen för Stockholm Vatten Avfall.

Åtgärder för att uppnå etappmålet till 2020

Etappmålet om högst 2,3 ton till 2020 kräver en reduktion om minst 20 000 ton CO₂e som ska uppnås genom följande åtgärd och ska årligen följas upp inom ramen för miljöprogrammet:

- Staden ska vidta åtgärder för ökad biogasproduktion som sammantaget motsvarar en reduktion på 20 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Styrelsen för Stockholm Vatten Avfall

Kompensation

Eftersom det kan bli svårt att ersätta alla fossila bränslen med förnybara inom flyg och internationell sjöfart samt att det även kan

finnas plast med fossilt ursprung i avfallsförbränningen, kan staden tillämpa kompensation för dessa utsläpp för att uppnå klimatneutralitet.

- Staden utreder möjligheterna till att skapa kolsänkor i staden för att kompensera eventuellt kvarvarande rester av fossila bränslen år 2040. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen och Fortum Värme.

Fossilbränslefri organisation 2030

- Staden tar fram en handlingsplan för att staden som organisation ska vara fossilbränslefri 2030. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden och servicenämnden

Innehåll

Sammanfattning	3
Stadens insatser för fossilbränslefrihet 2040	4
Inledning	11
Bakgrund	12
Ett klimatsmart Stockholm 2040	12
Riktlinje till uppsatta mål	12
Avgränsningar	13
Stockholms fossilbränsleanvändning och klimatpåverkan	15
Systemgränser	16
Reduktionsbehov till 2020	17
Hållbar energianvändning	18
Uppvärmning och kylning	18
El och stadgas	24
Insatser för fossilbränslefrihet 2040	29
Transporter	31
Vägtransporter	31
Flyg	37
Sjöfart	38
Arbetsmaskiner	40
Insatser för fossilbränslefrihet 2040	41
Resurseffektiva kretslopp	43
Insatser för fossilbränslefrihet 2040	44
Kompensation för kvarvarande utsläpp	45
Fossilbränslefri organisation 2030	46
Genomförande och uppföljning	47

Inledning

Klimatförändringarna utgör en av vår tids största globala utmaningar. Vid klimattoppmötet i Paris i december 2015 enades världens länder om ett rättsligt bindande avtal som innebär en gemensam plan för att minska klimatutsläppen. Avtalet slår fast att den globala temperaturökningen ska hållas väl under 2 grader med en strävan att begränsa den till 1,5 grader. Det krävs åtgärder från aktörer på såväl global som lokal nivå för att åstadkomma omfattande utsläppsminskningar samt sänkt efterfrågan på energi.

Riksdagen har sedan tidigare antagit miljökvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” som innebär att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Sveriges regering lanserade i samband med Paristoppmötet initiativet Fossilfritt Sverige med ambitionen att Sverige ska vara världens första fossilfria välfärdsland. I miljömålsberedningens betänkande ”Ett samlat förslag till klimatpolitiskt ramverk” (SOU 2016:21) föreslås att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045. Beredningens förslag motsvarar ett genomsnittligt utsläpp om knappt 0,9 ton per capita beräknat på en befolkning om 12,2 miljoner.

En förutsättning för att nå Parisavtalets mål är att världen agerar med gemensamma krafter. Städer identifieras som en nyckelaktör eftersom det i tätta, urbana miljöer finns goda förutsättningar till effektiva system för bland annat uppvärmning och kylning av bygghusen och att attraktiva alternativ till resande med egen bil kan erbjudas.

Stockholm stad har som mål att vara fossilbränslefritt 2040 med etappmålet högst 2,3 ton CO₂e per invånare till 2020. Ambitionen behöver dock vara att minska utsläppen snabbare än etappmålet säger. Stockholm har stora möjligheter till gå före i arbetet med att hejda klimatförändringarna och visa att det är möjligt att kombinera en väl utvecklad välfärd och tillväxt med minimal klimatpåverkan.

I denna klimatstrategi preciseras stadens långsiktiga färdriktning för att nå en fossilbränslefri framtid 2040 och de utmaningar som staden behöver bemöta för att nå målet. Strategin utgör en miniminivå för att nå stadens ambitiösa mål och det är väsentligt att kontinuerligt pröva möjligheten till en snabbare takt och mer omfattande insatser i klimatarbetet.

Bakgrund

Ett klimatsmart Stockholm 2040

Kommunfullmäktige har beslutat att staden ska arbeta utifrån fyra inriktningsmål för att nå Vision 2040 om en stad för alla. Ett klimatsmart Stockholm utgör ett av dessa och gäller för stadens alla verksamheter.

Kommunfullmäktige antog i samband med beslut om budget 2015 målet att staden ska vara fossilbränslefri 2040 samt ett etappmål för år 2020 om högst 2,3 ton koldioxidekvivalenter per stockholmare. Kommunstyrelsen fick samtidigt i uppdrag att tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden ta fram en strategi för etappmålet till 2020 samt en färdplan för fossilfrihet till 2040. Dessa två uppdrag presenteras här gemensamt i kommunstyrelsens samlade strategi för ett fossilbränslefritt Stockholm 2040.

Riktlinje till uppsatta mål

Etappmålet om 2,3 ton är inarbetat i stadens miljöprogram 2016-2019 och denna strategi utgör riktlinje för etappmålet och för målet om fossilbränslefrihet 2040. Strategin tar sin utgångspunkt i den rådande fossilbränsleanvändningen och går sedan sektorsvis igenom trender, prognos och potential för måluppfyllelse till 2040 samt etappmålet till 2020.

Strategin är uppdelad i tre av miljöprogrammets målområden; hållbar energianvändning, miljöanpassade transporter samt resurseffektiva kretslopp och identifierar nödvändiga insatser och fördelar genomförandansvar för dessa.

Strategin lägger fram beräkningar över de utsläppsreduktioner som krävs för att nå klimatmålen. Viss reduktion kan tillskrivas redan beslutade åtgärder som nu genomförs. Det är viktigt att säkerställa att planerade och beslutade åtgärder ger avsedd effekt. Genom att de ingår i strategin integreras de i stadens integrerade system för styrning och uppföljning för att säkerställa att åtgärden ger avsedd klimatnytta. De insatser som läggs fram inom strategin är de som bedöms ge störst reduktion och där stadens nämnder och bolag har störst rådighet och där konsekvenserna i övrigt bedöms som acceptabla.

Insatserna för att nå etappmålet till 2020 är mer åtgärdsinriktade medan insatserna för fossilbränslefrihet 2040 är av mer strategisk

karaktär. Till 2040 identifieras ett stort antal strategiskt viktiga utmaningar för fossilbränslefrihet som staden behöver bemöta. Merparten av dessa utmaningar ligger helt eller delvis utanför stadens rådighet varför ett bredare angreppssätt krävs för att bereda väg för fossilbränslefrihet. Strategin anger därmed vilka strategiskt viktiga beslutsunderlag som behöver utarbetas och när beslut behöver fattas.

För åtgärder till och med 2018 finns i stadens budget en särskild satsning på klimatinvesteringar och strategin med dess stadsövergripande analys av utmaningar och möjligheter ger vägledning kring vilka områden som är prioriterade i fördelningen av dessa medel samt indikerar behov av budgetprioriteringar på längre sikt.

Avgränsningar

En viktig avgränsning i denna strategi är att den behandlar energi-användningen inom stadens geografiska gränser. Den exakta systemgränsen beskrivs i kommande kapitel. Den totala klimatpåverkan som Stockholm ger upphov till är betydligt större om man räknar in det så kallade konsumtionsperspektivet dvs om utsläpp vid produktion av varor och resor utanför Stockholm räknas in. Stockholms stad arbetar med att minska utsläppen ur ett konsumtionsperspektiv genom information och kravställande, men det ingår inte i denna strategi.

Det regionala perspektivet är också viktigt att beakta. De åtgärder som görs för ett fossilbränslefritt Stockholm får inte leda till att utsläpp trycks över till andra kommuner. Snarare bör stadens insatser tjäna som inspiration och aktivt samordnas med motsvarande insatser i regionen. Stockholms stad bidrar också till den regionala planeringen kring fossilbränslefrihet.

Ambitionen är att staden ska vara helt fossilbränslefri senast 2040. Fossilbränslefri innebär att inga fossila bränslen ska användas inom Stockholms stads geografiska gräns. Staden gör dock bedömningen att det kan vara svårt att ersätta all användning av fossila bränslen inom flyg och internationell sjöfart samt att plaster med fossilt ursprung kan finnas kvar i avfallsförbränningen 2040. Genom kompensationsåtgärder för denna rest t.ex. med kolsänkor kan staden nå så kallad klimatneutralitet eller netto nollutsläpp. Klimatneutralitet och netto noll innebär att fossila bränslen används, men att utsläppen av koldioxid kompenseras med åtgärder som på olika sätt binder kol eller koldioxid.

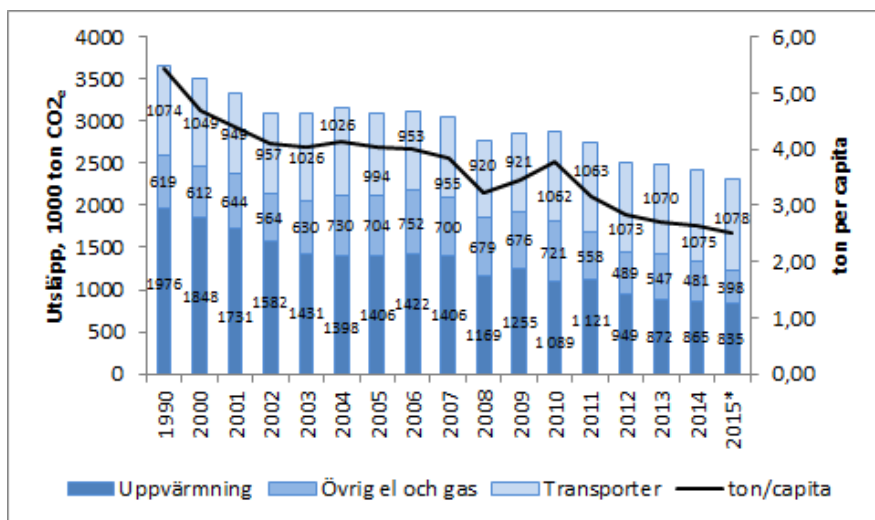
Stockholms fossilbränsleanvändning och klimatpåverkan

Fossila bränslen utgör cirka 30 procent av den totala energianvändningen i Stockholm och består i huvudsak av följande:

- Kol i kraftvärmeverket i Värtan (KVV6) för produktion av fjärrvärme och elektricitet
- Olja till värmepannor i byggnader, värmeverk för produktion av fjärrvärme, industriella sammanhang samt fartyg
- Naturgas till värmepannor i byggnader, spisar samt fordonsgas
- Bensin till fordon i vägtrafiken
- Diesel till fordon i vägtrafiken, arbetsmaskiner samt fartyg.
- Fotogen till flygplan
- Fossilbaserad plast i avfallsförbränning i värmeverk för produktion av fjärrvärme och el

. År 2014 uppgick de totala utsläppen till 2 421 000 ton CO₂e varav energianvändningen i bebyggelsen stod för 865 000 ton CO₂e, el och gasanvändning 481 000 ton CO₂e och transporter 1 075 000 ton CO₂e. Stockholms stad som organisation står för cirka 10 procent av de totala utsläppen.

Stockholms stads beräkningar av utsläpp sträcker sig tillbaka till 1990 och utsläppen har minskat både reellt och per invånare sedan dess. Reellt har utsläppen i staden minskat med en tredjedel till 2014. Per invånare har utsläppen halverats under samma period, från 5,4 till 2,7 ton CO₂e. Den största utsläppsminskningen har skett inom uppvärmningen av byggnader där utsläppen mer än halverats sedan 1990. Detta har skett parallellt med en stark befolkningstillväxt, sedan 1990 har befolkningen ökat med mer än 30 procent.



Totalutsläpp av växthusgaser och utsläpp i ton per capita.

Källa: miljöförvaltningen.

* baseras på delvis prognosticerade värden

Systemgränser

Klimatmålet och strategin omfattar all energianvändning, och därmed uppkomna utsläpp av växthusgaser, inom Stockholms stads geografiska gräns från:

- Uppvärmning och kylning av fastigheter.
- Vägtransporter inom kommungränsen oavsett vem som utför dem.
- Tåg och sjöfart inom stadens gränser och flyget vid Bromma flygplats upp till 915 meter.
- All övrig gas- och elanvändning för hushåll och verksamheter inom kommungränsen.

I målet ingår *inte* växthusgasutsläpp från:

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

Utsläppen av växthusgaser beräknas enligt Stockholms stads nuvarande beräkningsmetod, konsumtionsmetoden med LCA-påslag. Detta innebär att utsläppen är beräknade på bränslets hela livscykel

och omfattar även utsläpp vid produktion och distribution av biobränslen. Enligt Stockholms stads systemgränser beräknas elanvändningen utifrån nordisk elmix 83g CO₂e/kWh 2012.

De beräkningar och prognoser som strategin bygger på utgår huvudsakligen från 2012 som basår.

Stockholms stad som organisation omnämns i strategin som staden och stadens geografiska utbredning som Stockholm.

Reduktionsbehov till 2020

Etappmålet till 2020 är relaterat till antalet invånare och har som basår 2012. Utsläppsnivån som ger målet 2,3 CO₂e ton per invånare 2020 behöver därför räknas upp med den beräknade befolkningmängden 2020 för att identifiera det totala reduktionsbehovet. Dessutom behöver hänsyn tas till bostadsbyggande och andra omvärldsfaktorer.

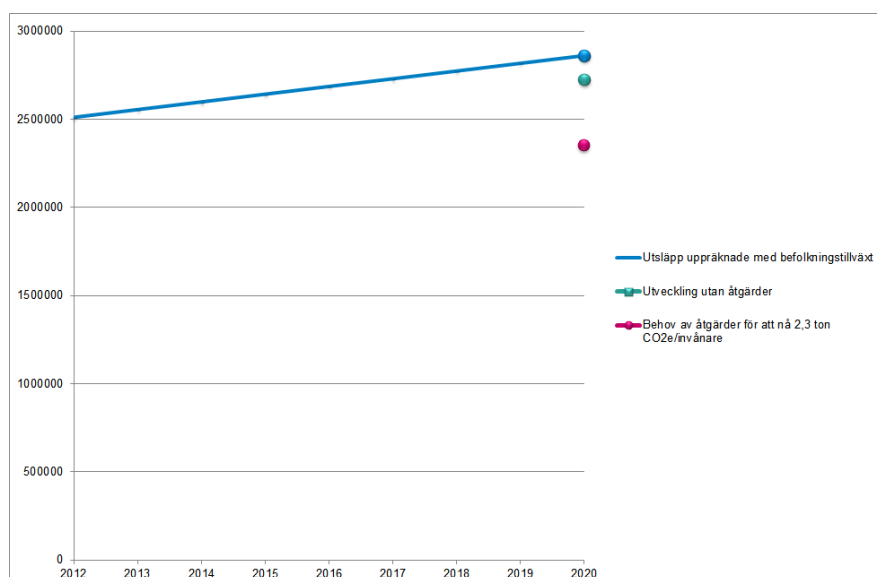
Enligt stadens prognoser kommer stadens befolkning ha ökat till 1 miljon invånare 2020. För att beräkna det totala behovet av utsläppsminskningar till år 2020 har nuvarande utsläpp räknats upp med den antagna befolkningsutvecklingen.

En direkt minskning av utsläpp beräknas uppstå till följd av följande faktorer.

- Elanvändningen beräknas inte öka trots växande befolkning på grund av att belysning och apparater blir allt energieffektivare.
- Ytor för bostäder och lokaler förväntas inte byggas i samma takt som stadens befolkning växer vilket därmed leder till att befolkningen bor och arbetar allt yteffektivare.
- En viss energieffektivisering beräknas ske i det befintliga byggnadsbeståndet.

Detta förväntas leda till en reduktion på ca 130 000 ton CO₂e.

Sammantaget kan behovet av reduktion från 2012 års nivå beräknas till drygt 520 000 ton CO₂e för att nå målet om högst 2,3 ton CO₂e per invånare.



Faktiskt utsläpp av CO₂e 2012, prognos för utsläpp 2020 uppräknat med befolkningsökningen samt behovet av utsläppsreduktion till 2020.

Källa: miljöförvaltningen

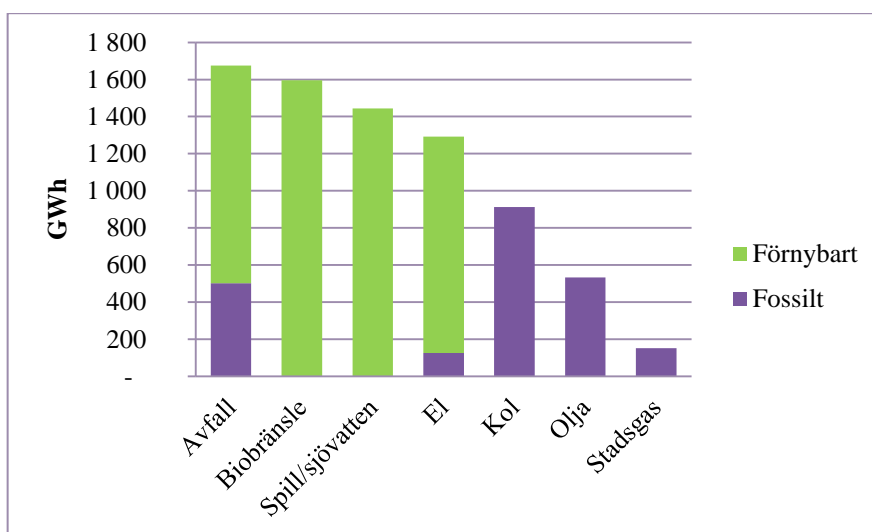
Hållbar energianvändning

Kapitlet innefattar energianvändning inom bebyggelsen och näringsverksamhet och delas in i uppvärmning/kyla, el och gas. Sammantaget står sektorn för cirka 56 procent av de totala utsläppen i Stockholm.

Uppvärmning och kylning

Sektorns fossilbränsleberoende

Den totala användningen av energi för uppvärmning i Stockholm uppgick år 2014 till 7 600 GWh samt 700 GWh för kyla. De fyra dominerande energislagen är avfall, biobränslen, spill/sjövatten samt el och nedan framgår fördelningen av den fossila energin.



Fossilbränsleberoende av uppvärmningen i bebyggelsesektorn 2012/13
Källa: miljöförvaltningen

De dominerande fossila bränslena för uppvärmning i Stockholm är kol följt av fossil olja och plast i avfallet som förbränns vid kraftvärmeverken. Tillsammans förbrukades fossila bränslen motsvarande cirka 2 200 GWh år 2012, vilket motsvarar utsläpp av växthusgaser med cirka 700 000 ton CO₂e, eller drygt 0,8 ton CO₂e per invånare.

I Stockholm värms idag cirka 80 procent av bebyggelsen med fjärrvärme. Fjärrvärmerna produceras av Fortum Värme samägt med Stockholms stad i ett antal värme- och kraftvärmeverk samt i viss mån genom återvinning av värme från olika verksamheter (Öppen Fjärrvärme).

Värme- och kraftvärmeverken använder idag biobränslen, kol, avfall, el och värme från havsvatten och avloppsvatten samt mindre mängder fossil olja. Fossil plast ingår i avfallet och räknas därmed som fossilt bränsle. Idag består avfallet till närmare 30 procent av plast med fossilt ursprung. Fortum Värme bedriver ett arbete för att minska fossilbränsleanvändningen i fjärrvärmesystemet och det är av central betydelse för stadens klimatmål hur det arbetet fortskrider.

Fossil olja till enskild uppvärmning förekommer i begränsad omfattning i Stockholm. Det finns cirka 500 - 600 oljepannor i större fastigheter och cirka 700 i småhus, vilket motsvarar cirka 1,5 procent av det totala byggnadsbeståndet. Dessutom finns en liten kvarvarande del inom stadens fastigheter. Utöver uppvärmning av viss bebyggelse används olja i mindre omfattning till spetslast i produktionen av fjärrvärme när det är som kallast. Därutöver an-

vänds olja som reservkraft till sjukhus etc. Dessa har skyldighet att ha reservkraftverk och använder fossil eldningsolja som har god lagringskvalitet.

40 600 m³ olja (EO1) levererades till slutkonsument i Stockholm år 2012. Vid förbränning genererar det utsläpp om cirka 110 000 ton CO₂e. Totalt beräknas cirka 25 500 m³ av oljan användas för uppvärmning och varmvatten i bostäder med enskild uppvärmning i Stockholm per år. Detta motsvarar närmare 70 000 ton CO₂e. Restande olja (15 100 m³) används i övriga lokaler samt inom industriprocesser, motsvarande drygt 40 000 ton CO₂e.

Småhusen värms huvudsakligen med el eller värmepumpar som går på el. Fördelningen är en tredjedel, eller 15 000 vardera på direktverkande el, bergvärmepumpar och luftvärmepumpar. Inom stadens eget fastighetsbestånd förekommer direktverkande el i vissa förskolebyggnader och tillfälliga skolpaviljonger.

Inom fjärrvärmenätets utbredning förekommer andra uppvärmningslösningar, som gaspannor, biobränsleeldade pannor och/eller geotermiska lösningar med värmepumpar.

Bebyggelse med kylbehov

Under 2014 bedömdes det totala kylbehovet i Stockholm till ca 700 GWh varav 420 GWh distribuerades via fjärrkylennätet. Behov av kyla finns både för komfortkyla samt till olika processer. Komfortkyla används främst i kontor och handelslokaler. Processkyla används bl.a. för kyla i datahallar, inom livsmedelsindustrin och för is till isrinkar. Kyla produceras idag med fjärrkyla eller eldrivna kylmaskiner. När fjärrkyla ersätter eldriven kyla i befintliga och nya lokaler minskar elanvändningen.

Fjärrkyla innebär att kallt vatten distribueras i ett ledningsnät på sammasätt som fjärrvärme.. Eftersom fjärrkyla innebär bortförd energi från en fastighet är det endast den el som har gått åt till produktion och distribution som räknas som tillförd energi. I byggnader som har många och energikrävande maskiner krävs även processkyla. Kylsystemen utnyttjar frikyla d.v.s. naturligt svalt sjövattnet eller svalare uteluftstemperaturer.

I stället för aktiva kylsystem som drar energi kan tillfredställande temperatur ofta erhållas med så kallad passiv kyla. Med begreppet passiv kyla menas solavskärmningar av olika slag som förhindrar att instrålning solvärme når in i byggnaden. Passiv kylning kan ut-

formas som en del av byggnadens konstruktion och läge så att behovet av tillförd komfortkyla minimeras.

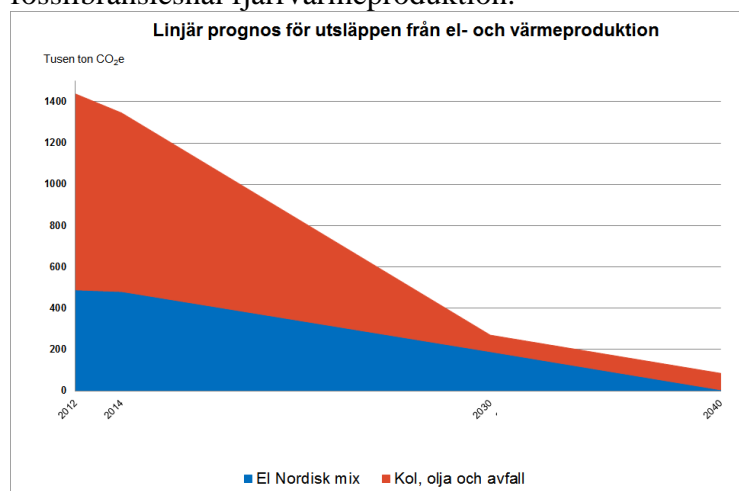
Trender och prognos

I absoluta tal har energianvändningen i bebyggelsen varit i stort sett konstant sedan 1990. Nyproducerade byggnader har lett till ett ökat energibehov av samma storlek som de energieffektiviseringar som uppnåtts i den befintliga bebyggelsen. Befintliga bostäder inom det totala fastighetsbeståndet i Stockholm har sedan 1995 energieffektiviserats med i snitt 0,64 procent per år (värme, fastighetsel samt hushållsel).

Stockholms stads egna fastighetsbolag och fastighetsnämnden har intensifierat energieffektiviseringen av sitt fastighetsbestånd med i genomsnitt cirka 2,75 procent per år (värme och fastighetsel) mellan 2012 till 2015. En total energieffektivisering på cirka 11 procent bedöms ha uppnåtts under perioden.

Sedan 1990 har framförallt oljan fortsatt att minska samtidigt som fjärrvärmens ökat. Oljeanvändningen har minskat med närmare 90 procent sedan 1970. Under samma period har användningen av el stått still.

Fjärrvärmens andel i uppvärmningen har ökat stadigt och leveranserna har fördubblats jämfört med början av 1990-talet. Merparten av denna ökning består av anslutning av befintliga fastigheter. Den samlade klimatpåverkan från uppvärmning har minskat kraftigt genom en kombination av att mindre oljepannor har kunnat stängas av, energieffektivisering i fastigheter och arbete mot en allt mer fossilbränslesnål fjärrvärmeproduktion.



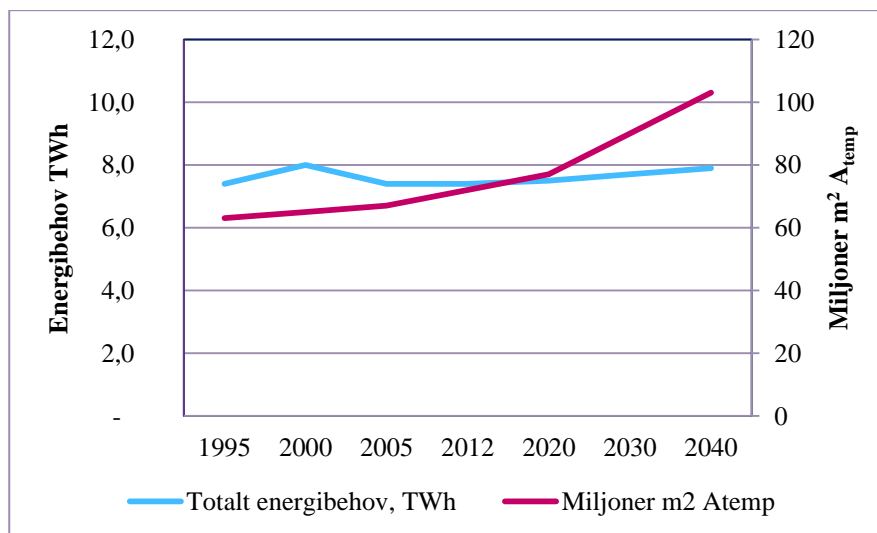
Linjär prognos för CO₂e-utsläppen från uppvärmning samt el- och gas- användning. Kol och olja för uppvärmning kan fasas ut före 2030. Efter 2030 är det fossilbaserade plaster i avfallet som bidrar till utsläppen.

Källa: miljöförvaltningen.

Efterfrågan på fjärrkyla har ökat med ett par procent per år sedan 2005. Energibehovet för komfortkyla har legat runt 700 GWh per år. I takt med klimatförändringarna och stigande temperaturer och ökad risk för värmeböljor kan behovet av kyla komma att öka.

Den genomsnittliga energieffektivisering som sker av befintlig bebyggelse, avseende värme och varmvatten, antas fortsätta i samma takt även framöver vilket minskar energibehovet med ca 18 procent eller 1 280 GWh fram till 2040. Under samma tidsperiod planeras nybyggnation ge ett ökat behov av energi med 1 800 GWh. Sammantaget ökar således energibehovet med 520 GWh mellan 2013 och 2040, vilket innebär en ökning med 7 procent från dagens 7 600 GWh. Tillsammans med åtgärder som leder till att nya byggnader blir mycket energieffektiva närmar sig Stockholm en halvering av energianvändningen räknat per kvadratmeter.

Den förväntade utvecklingen av energibehovet till 2040 är svagt ökande (komfortkyla inkluderad). Detta på grund av att bebyggelseytan växer snabbare än effektiviseringen och koncentrationen av boyta. Denna ökning gör det än mer angeläget att ställa om fjärrvärmeproduktionen för att minska fossilbränsleanvändningen.



Beräknade värden för totalt energibehov i bebyggelsen 1995 – 2040 i TWh/år. Data fram till år 2012 är hämtad från SCB och Fortum. Total bebyggelse i miljoner m² Atemp.

Källa: miljöförvaltningen

Nybyggnationens påverkan

Stadens bostadsmål är satt till 140 000 nya bostäder mellan 2010 och 2030, varav 40 000 till 2020. Beräkningarna har utgått från att det byggs i samma takt även de följande åren vilket skulle innebära

nybyggnation av 240 000 bostäder till 2040. Utöver bostäder tillkommer byggnation av förskolor, skolor, sjukhus, idrottshallar, butiker m.m.

Den tillkommande energianvändningen för nybyggnation av bostäder och lokaler beräknas ge upphov till 32 000 ton CO₂e per år till följd av stadens energikrav. Beräkningen utgår från att staden kan ställa krav på 80 procent av de ytor som byggs totalt, det vill säga 4 miljoner m² bostäder och 1500 m² lokaler.

Den fulla potentialen bedöms inte nås fullt ut på grund av att vissa projekt faller utanför energikraven och istället beräknas reduktionen till 25 000 ton CO₂e per år baserat på Stockholms stads energikrav enligt miljöprogrammet.

Utmaningar och möjligheter för fossilbränslefrihet 2040

Stadens möjligheter till att nå klimatmålen på kort och lång sikt avgörs till stor del av hur fjärrvärmeproduktionen sker.

En minskning av fossila bränslen inom produktionen av fjärrvärme kan uppnås framförallt genom en successiv övergång till förnybar energi i Fortums fjärrvärmeproduktion. Fortum Värme har slagit fast inriktningen att fjärrvärmerna ska vara klimat- och resursneutral till senast 2030 och baseras på 100 % förnybara eller återvunna bränslen. KVV6 (Fortum Värmes koleldade kraftvärmeverk 6, Värtan) planeras av Fortum Värme vara avvecklat till senast 2030 men med ambitionen att så sker väsentligt tidigare.

Det nya biobränsleeldade kraftvärmeverket KVV8 (Fortums kraftvärmeverk 8) har tagits i drift under 2016. Därmed kommer den årliga drifttiden att minska för det koleldade KVV6, vilket leder till minskade utsläpp av växthusgaser. Stadens ambition är att kolanvändningen ska vara avvecklad till år 2020.

De kvarvarande fossila bränslen som behöver avvecklas för fossilbränslefrihet omfattar kolanvändningen vid kraftvärmeverket i Värtan samt den fossila plasten som används vid avfallsförbränningen i kraftvärmeverket i Högdalen. Till detta kommer en mindre del fossila oljor i spetslast.

För att reducera klimatpåverkan måste de fossila plasterna som används som avfallsbränsle reduceras, både genom att minska på användning av fossila plaster samt arbeta med en ökad återvinning och återanvändning av fossila plaster. Det finns dessutom andra möjliga åtgärder som kan ge betydande påverkan på utsläppen av växthus-

gaser såsom ökad värmeåtervinning, sammankopplingar av fjärrvärmesystemen i regionen, energilagring och lågtempererade system.

Några särskilda åtgärder för utfasning av oljan i bebyggelse med enskild uppvärmning bedöms inte vara nödvändigt. Denna utfasning kommer med stor sannolikhet att ske successivt i takt med att uttjänta befintliga pannor ersättas av biobränsle, fjärrvärme eller värmepumpslösningar.

För de verksamheter t.ex. sjukhus, som har skyldighet att ha reservkraftverk och idag använder fossil eldningsolja, krävs utfasningsåtgärder. En långsiktig handlingsplan för att fasa ut den fossila eldningsoljan för reservkraftverken saknas. Tillförlitlig produktion av högkvalitativt lagringsbart förnybart bränsle av typen HVO utgör en förutsättning för utfasning.

En högre efterfrågan på biobränsle kan resultera i en bristsituation vilket äventyrar möjligheten till konvertering. En bristsituation på biobränslen skulle även påverka priserna vilket i sin tur skulle kunna innebära att kol och naturgas framstår som fördelaktiga ur ett kostnadsperspektiv.

Stadens arbete med att få ner energianvändningen i bebyggelsesektorn regleras till del av nationell lagstiftning och kommuners möjligheter till att ställa krav har begränsats. En annan riskfaktor utgörs av att fastighetsägare till befintlig bebyggelse kan sakna finansiering för omfattande energieffektiviseringsåtgärder. Detta skulle sammantaget kunna få till följd att efterfrågan på energi inte minskar i tillräckligt hög utsträckning.

El och stadgas

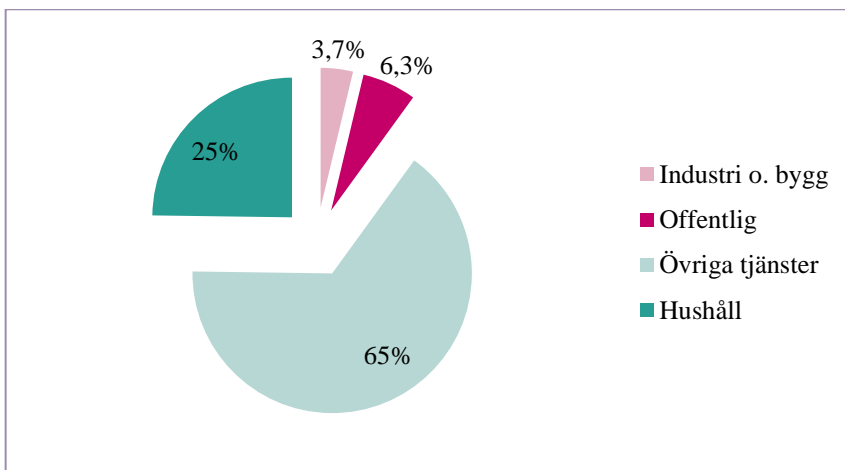
Avsnittet omfattar användning av el och gas till andra ändamål än uppvärmning och transporter och omfattar även tillförsel/produktion. För bostäder berör det främst el till belysning, hissar, tvättstugor etc. och hushållsel. För verksamheter är det framförallt driftel till hissar, rulltrappor, kontorsapparater etc.

Gasanvändningen omfattar spisar i bostäder och restauranger samt gas till industriverksamheter och krematorier.

EI

Sektorns fossilbränsleberoende

Elanvändningen i Stockholm år 2014, exklusive uppvärmning och transporter, uppgick till 6 409 GWh vilket motsvarar drygt 469 000 ton CO₂e.



Elanvändning i Stockholm 2014.
Källa: miljöförvaltningen

Trender och prognos

Elanvändningen i Stockholm har varit i stort sett konstant det senaste decenniet. Per invånare har den totala elanvändningen minskat med 20 procent och hushållsel per invånare har minskat med 15 procent. Det förklaras till största del av att industrier avvecklats från Stockholm samt att ny belysning och hushållsapparater är betydligt energisnålare än äldre.. Elanvändningen har gått upp inom service och kontor.

Inom stadens systemgränser för klimatberäkningar används en genomsnittlig utsläppsfaktor för el baserat på den nordiska produktionsmixen under fem år. Nordens elproduktion baseras alltmer på förnybar energi, men ännu finns en del fossila bränslen kvar, framförallt utanför Sverige. Stockholms kraftsystem är en del av det sammanhängande nordiska och nordeuropeiska kraftsystemet. Rådigheten från Stockholm stads sida för att konvertera den nordiska elmixen till att bli fossilbränslefri är låg.

Flera av de åtgärder som beskriver hur fossil energi kan fasas ut inom bebyggelsen innebär konvertering till elektricitet som energibärare, t.ex. byte av oljepannor i småhus till värmepumpar. Detta ställer i längden krav på ett starkt elnät. I Stockholm pågår ett projekt ”Stockholms Ström” för att stärka elnätet.

Den ökade elanvändningen som konvertering från fossila bränslen kan komma att innebära, kan även kompenseras med åtgärder som minskar elanvändningen i andra sektorer samt investeringar i förnybar elproduktion såsom kraftvärme och sol.

Trenden går mot att elanvändningen i Stockholm ökar. Samtidigt ligger de svenska hushållens elanvändning under snittet för EU. Vitvaror och övrig hemelektronik kommer att bli alltmer energieffektiv samtidigt som mängden teknik som används kan komma att öka.

Ökad boendetäthet i städer och närförorter kan leda till en ökad elanvändning per kvadratmeter. Ökad boendetäthet kan även leda till en minskad elanvändning per capita, då det inte krävs mer belysning i ett rum med fler personer, än i ett rum med en person.

Elanvändningen i lokaler och kontor ökar. Det kan bero på att trots energieffektiviseringar som görs i lokaler och kontor används el i allt större utsträckning. Med effektivare utnyttjande av lokalarean ökar också elanvändningen per areaenhet.

Utmaningar och möjligheter för fossilbränslefrihet

Framtidens elproduktion omgärdas av flera osäkerheter. En avgörande faktor är hur elpriset kommer att ligga i förhållande till driftkostnader av befintliga anläggningar samt i förhållande till kostnader för nyinvesteringar. För närvarande råder förhållandevis lågt elpris. Det har medfört att äldre kärnkraftsanläggningar bedöms som olönsamma, vilket lett till att energibolagen beslutat om att stänga fyra reaktorer i Sverige de närmaste åren. Flera investeringar i vindkraftsanläggningar har skjutits på framtiden av samma anledning. Samtidigt ökar intresset från elkonsumenter i Sverige att producera sin egen el med solpaneler. Solelsproduktionen förväntas öka i takt med att regelverken som styr produktionen blir mer fördelaktiga.

Utvecklingen av den nordiska elmixen går mot fossilbränslefrihet men är beroende av utvecklingen av produktionen i de övriga nordiska länderna. Förnybar energi gynnas av högre priser. Ett realistiskt antagande är att den nordiska elen har en produktionsmix med 1-2 procent fossilt inslag till 2040. Till 2050 kommer sannolikt inga fossila bränslen att användas inom den nordiska elproduktionen.

I Stockholm finns möjligheter att producera egen kraft genom sol och genom att utnyttja fjärrvärmenätet för kraftvärmeproduktion. Det finns potential för en viss solelproduktion på byggnader. Pro-

duktionen skulle teoretiskt kunna motsvara cirka 10 procent av Stockholms stads elbehov som är cirka 700 GWh per år. De regelverk som omgärdar förnybar elproduktion behöver justeras för att inte äventyra möjligheterna till förnybar elproduktion, framförallt gällande skattereduktion för mikroproducerad förnybar el men även inom lagen om skatt på energi och överföring av el mellan byggnader.

Den främsta möjligheten till förnybar elproduktion, biokraft, i Stockholm finns i kraftvärmeverken. KVV8 togs i drift 2016 och den sammanlagda elproduktionen under ett normalår är cirka 750 GWh.

Stadsgas

Sektorns fossilbränsleberoende

Stadsgasnätet började byggas vid mitten av 1800-talet. Gasen som nu används i stadsgasnätet är fossil naturgas med luftinblandning, vilket har en lägre klimatpåverkan än den naftabaserade gas som tidigare försörjde Stockholm. Om hela mängden fossil gas i stadsgasnätet ersätts med biogas skulle detta reducera mängden CO₂e med ca 12 000 ton/år.

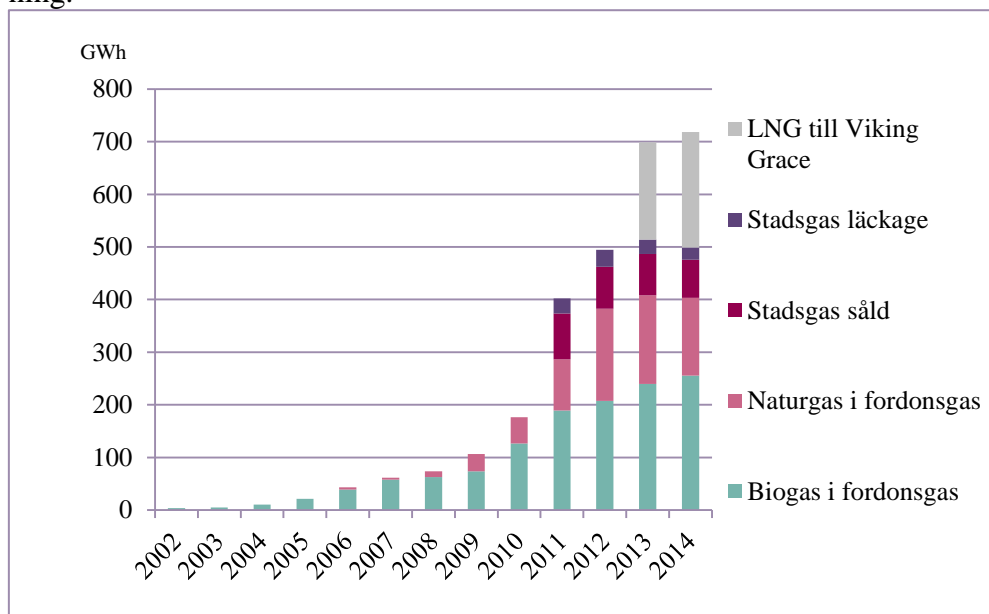
År 2014 levererades totalt 72 GWh stadsgas, varav 49 GWh nådde slutanvändarna och 23 GWh var läckage i ledningssystemet.

Trender och prognos

De senaste fyra åren har användningen av stadsgas minskat med 17 procent samtidigt som nätet dras med visst läckage.

Energianvändningen av stadsgas förväntas ligga kvar på ungefär samma nivå som idag. Trenden är en minskning av stadsgas till hushållens gasspisar, men däremot ökar restaurangköken sin användning av gas. Sett till den totala användningen av gas, det vill säga inklusive transporter, bedöms efterfrågan öka. Den totala leveransen av gas till Stockholms län visas nedan. Detta inkluderar även leveransen av gas till transporter och uppvärm-

ning.



Leveranser av gas till hela Stockholms län, GWh. Det har varit en ständig ökning av biogas. År 2003 och 2004 fördubblades mängden biogas, jämfört med året innan. De senaste tre åren har ökningen varit måttlig.

Källa: miljöförvaltningen

Utmaningar och möjligheter för fossilbränslefri stadsgas

Fossilbränslefri stadsgas förutsätter att staden arbetar för att säkerställa biogasproduktion i den omfattning som krävs för att bemöta efterfrågan på gas.

Staden har som mål att minst 70 procent av Stockholms matavfall ska samlas in för produktion av biogas senast 2020. Gasen kan användas både för att ersätta naturgas i stadsgasnätet eller som bränsle för fordon. Staden har kapacitet att öka biogasproduktionen i Stockholm Vatten Avfallsanläggningar. En anläggning för sortering av matavfall för biogasproduktion planeras i Högdalen. Anläggningen ska vara färdig senast år 2020 så att ca 20 000 ton CO₂e per år kan reduceras genom ökad biogasanvändning. Ytterligare produktion av biogas planeras på flera platser i Stockholm.

Biogas har många användningsområden; som fordonsbränsle, bränsle i kraftvärmeverk och inom industrin. Konkurrensen om biogas förväntas vara fortsatt stor trots ökad produktion samtidigt som tillgången på fossil naturgas förväntas vara god.

Insatser för fossilbränslefrihet 2040

- Staden säkerställer att Fortum Värme genomför sitt beslut att avveckla kolanvändningen. Stadens ambition är att kolanvändningen ska vara avvecklad till år 2020. En plan för avveckling av kolanvändningen i KVV6 ska redovisas senast 2017.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen samt koncernstyrelsen och Fortum Värme
- Staden samverkar med berörda aktörer för att användningen av fossila oljor för spetslast hos energibolag, sjukhus m.m. successivt ersätts av förnybara bränslen och avrapporterar utvecklingen 2017.
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen
- Staden bistår Fortum Värme i dess arbete med att öka anslutningarna till öppen fjärrvärme och utreder möjligheterna till ytterligare anslutningar. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden tillsammans med koncernstyrelsen och Fortum Värme
- Staden utreder möjligheterna till att öka mängden förnybar el som produceras i staden. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen, Fortum Värme och miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Staden verkar för att lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri energianvändning.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen
- Staden ska uppnå en egen elproduktion baserad på solenergi som motsvarar 10% av Stockholms stads elanvändning.
 - Genomförandeansvar: Fastighetsnämnden och bostadsstyrelserna för Svenska bostäder, Stockholmshem, Familjebostäder, Micasa och SISAB.

Åtgärder för att uppnå etappmålet till 2020

Etappmålet om högst 2,3 ton till 2020 motsvarar ett reduktionsbehov om 285 000 ton för energianvändningen inom bebyggelsen och

ska uppnås genom följande åtgärder och ska årligen följas upp inom ramen för miljöprogrammet:

- Staden ska vidta åtgärder för att säkerställa ett fjärrvärmesystem som sammantaget reducerar utsläppen med minst 240 000 ton CO₂e till 2020.
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen och Fortum Värme
- Staden ska vidta åtgärder för energieffektivisering med tio procent jämfört med referensåret 2015 inom stadens verksamheter som sammantaget reducerar utsläppen med minst 20 000 ton CO₂e till 2020.
 - Genomförandeansvar: Detta mål gäller alla stadens verksamheter men i synnerhet fastighetsnämnden och servicenämnden och bolagsstyrelserna för Svenska bostäder, Stockholmshem, Familjebostäder, Micasa och SISAB.
- Staden ska vidta åtgärder för att ställa krav på att energianvändningen i nyproducerade byggnader på av staden anvisad mark ska vara högst 55 kWh/m² Atemp med sikte mot 45 kWh/m² Atemp som sammantaget reducerar utsläppen med minst 25 000 ton.
 - Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden
- Staden ska ta fram en arbetsmodell för planutformning och byggnadernas formfaktor i syfte att förbättra förutsättningarna för att energikraven ska kunna uppnås.
 - Genomförandeansvar: Stadsbyggnadsnämnden
- Staden ska öka sin egen solenergiproduktion till 2020 i en takt som styr mot och klarar 2040-målet.
 - Genomförandeansvar: Fastighetsnämnden och bolagsstyrelserna för Svenska bostäder, Stockholmshem, Familjebostäder, Micasa och SISAB.

Transporter

Transportsektorn stod för 44 procent av klimatutsläppen i Stockholm 2014. De har ökat från 1 073 000 ton CO₂e 2012 till 1 075 000 ton 2014, och utgör den största utmaningen för ett fossilbränslefritt Stockholm. Kraftfulla åtgärder behövs för en övergång till förnybara drivmedel, minskat energibehov och en transportsnål och tillgänglig stad.

Kapitlet är uppdelat i fyra avsnitt; vägtransporter, flyg, sjöfart samt arbetsmaskiner.

Vägtransporter

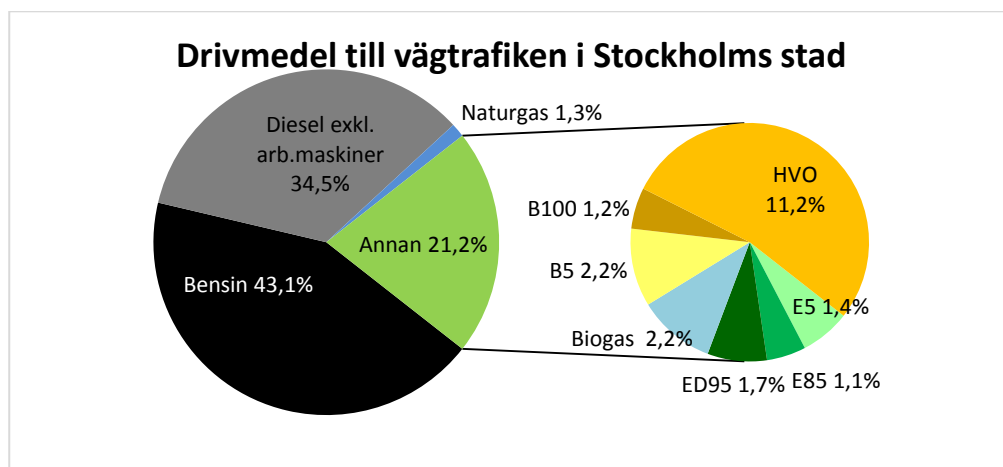
Vägtransporterna står för 841 000 ton CO₂e 2014. Sektorn är starkt beroende av fossila bränslen och möjligheterna till att bryta beroendet kräver både byten av fordon och ny infrastruktur. Stadens rådgivning är begränsad men samtidigt har Stockholm goda förutsättningar som underlättar omställningen. Kollektivtrafiken är väl utbyggd och beslut om utbyggnad är fattade som innefattar nya tunnelbanelinjer och citybanan för pendeltågstrafiken.

Stockholm har en hög bebyggelsestäthet vilket underlättar för cyklister och gående och detta leder till ett minskat biltrafikbehov. Ett av delmålen i Stockholms stads miljöprogram 2016-2019 är att biltrafiken ska minska. Biltrafikarbetet (körd sträcka) per invånare i Stockholm är betydligt lägre än i övriga landet. Ett viktigt bidrag till att minska biltrafiken på nationell nivå är att se till att så många som möjligt av alla de som vill bo i Stockholm erbjuds den möjligheten. Stadens översiktliga planering präglas av målet om 140 000 nya bostäder till 2030. Dessa satsningar kommer att stärka förutsättningarna för stockholmarna att resa med andra färdmedel än bil. Den växande befolkningen leder samtidigt till att behovet av godstransporter väntas att öka. En kraftig bebyggelseutveckling innebär omfattande transporter under själva byggnationerna och tillkommande infrastruktursatsningar. Den ökande befolkningen behöver försörjas med varor och omhändertagande av avfall m.m. Det blir en stor utmaning att minska de negativa konsekvenserna av godstransporterna och se till att dessa sker med förnybara drivmedel och el.

Av totalt 3 100 GWh drivmedel till vägtrafiken år 2014 så uppgick den förnybara andelen till 21 procent eller 650 GWh. Av den fossila drivmedelsanvändningen var andelen bensin 43 % och diesel 35 %, dvs 1 300 GWh respektive 1 100 GWh. Naturgas utgjorde drygt 1 procent eller 40 GWh.

De förnybara drivmedlen utgjordes huvudsakligen av HVO (Hydrogenated Vegetable Oil), biogas, ED95 (etanol för dieselmotorer och lastbilar), E85 för flexifuelbilar och låginblandning av 5 procent etanol i vanlig bensin (E5).

HVO i diesel har under senare år kommit som en intressant ersättare för fossil diesel i vanliga dieselfordon. Andelen elbilar har ökat men är fortfarande låg.

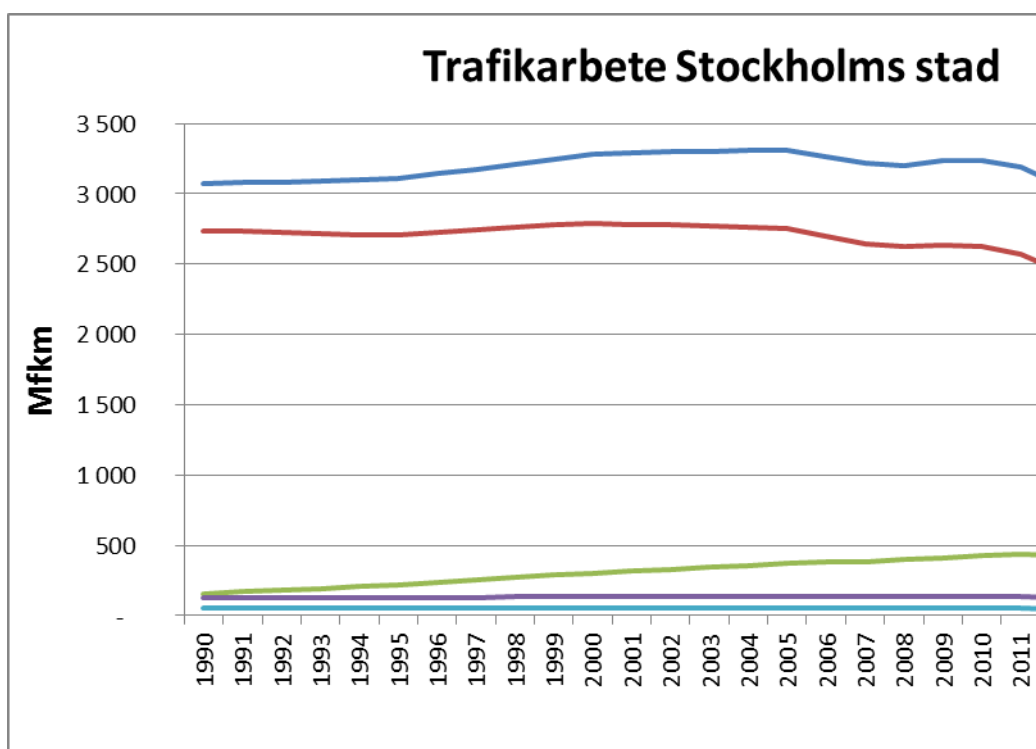


Av totalt 3 100 GWh drivmedel till vägtrafiken år 2014 så uppgick den förnybara andelen till 21 procent eller 650 GWh.

Källa: miljöförvaltningen

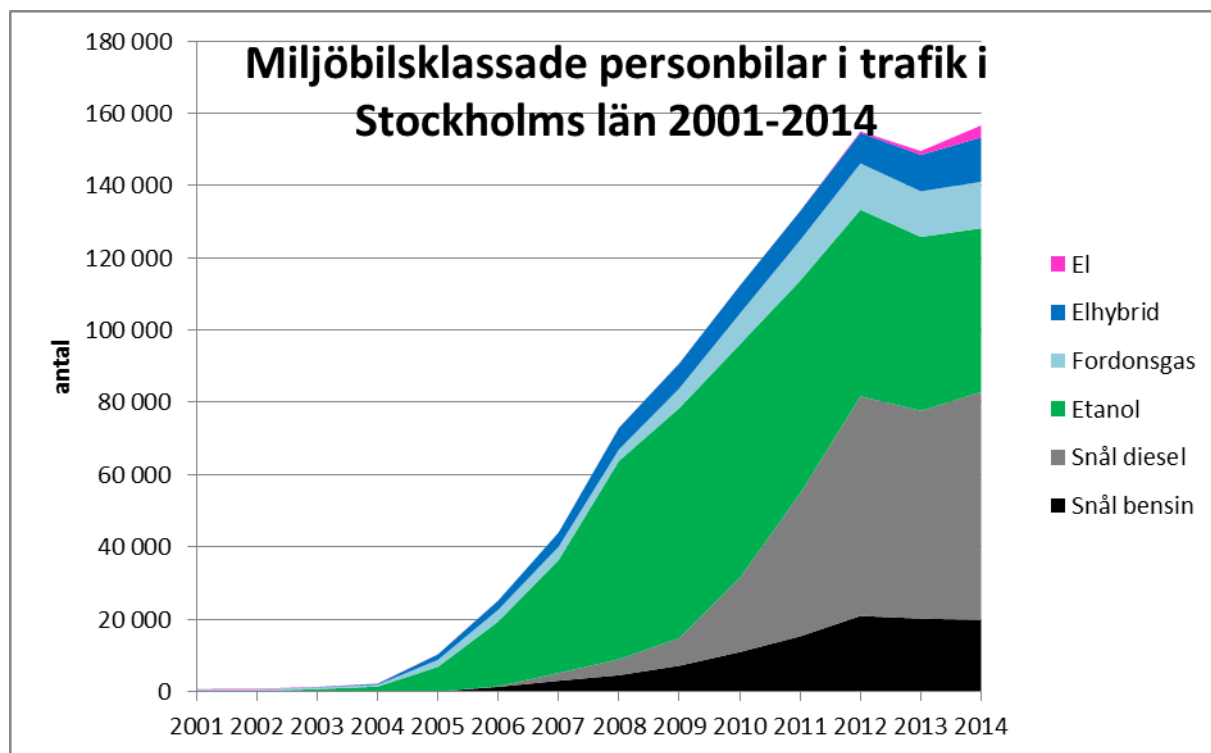
Trender och prognoser

Utsläppen från Stockholms vägtrafik står för ca 80 % av klimatutsläppen från transporterna. Resterande 20% är utsläpp från sjöfart, flyg och arbetsmaskiner. Vägtrafikens utsläpp domineras av personbilar, men även godstrafiken bidrar med en betydande andel av utsläppen. Tunga fordon utför 4 procent av trafikarbetet men står för cirka 20 procent av utsläppen från vägtrafiken.



Källa: miljöförvaltningen

Trafikarbetet minskade fram till 2012 och har därefter ökat med 5 % fram till 2014. Det är framför allt energieffektivare fordon och en allt högre andel förnybara drivmedel som gör att de senaste årens trafikökning inte slår igenom på utsläppen. Andelen miljöbilar och förnybara bränslen ökar men från en låg nivå.



Miljöbilsklassade personbilar i Stockholms län 2001-2014. År 2013 infördes en snävare definition vilket påverkar kurvans utseende.

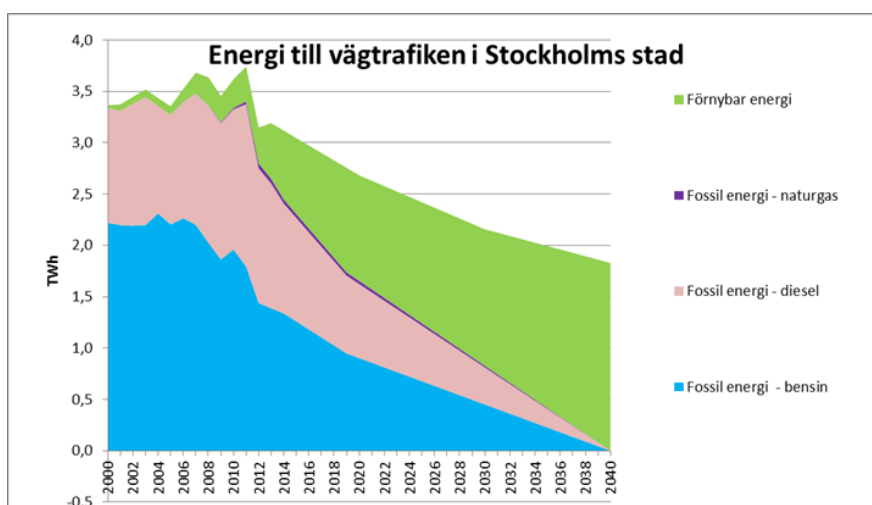
Källa: miljöförvaltningen

Den lätta lastbilstrafiken förväntas öka på bekostnad av personbilstrafiken. Detta är en trend som pågått under flera år. Inbördes fördelning mellan olika fordonstyper år 2040 antas vara 74 procent personbilar, 20 procent lätta lastbilar, 4 procent tunga lastbilar och 2 procent bussar.

Enligt Trafikverkets prognoser väntas trafikarbetet för godstransporter på svenska vägar öka med 53 procent från år 2006 till år 2030. Ett större antal människor i det växande Stockholm innebär högre flöden av högvärdigt gods – varor såsom livsmedel, kläder, inredning, utrustning och dokument.

Fordonen beräknas bli allt energieffektivare. Den svenska personbilsflottan beräknas ha effektiviserats 17 procent mellan 2014 och 2020. Dieselbilar är idag helt dominerande i nybilsförsäljningen. Några av dessa bilar kommer fortfarande att rulla år 2040 och det gäller framför allt bilar som säljs efter 2020 – så gott som samtliga dessa kommer fortfarande att finnas på vägarna år 2040. En trend med hybridisering kan ses.

Utfall fram till år 2014 och en prognos på energibehovet för vägtrafiken inom Stockholms stad fram till år 2040, förutsatt att det totala trafikarbetet i Stockholms stad inte ökar, visas i diagrammet nedan.



Prognos för energibehov och målbild för utfasning av fossila drivmedel, övergång till förnybar energi, TWh. Bilden är förenklad och visar en proportionell utfasning av fossil energi i två steg, dels enligt miljöprogrammets mål fram till 2019, och sen fram till 2040. Totala energibehovet är beräknat utifrån trafikarbete 2012 och Trafikverkets prognosticerade effektivisering av fordonsparken fram till 2040. Källa: miljöförvaltningen

Utmaningar och möjligheter för fossilbränslefri vägtransportsektor

En personbil används i ungefär 20 år. För att fordonsflottan ska vara fossilbränslefri till 2040 måste de fordon som säljs från 2020 vara förberedda för denna omställning. Det är viktigt att snarast välja färdväg och att tydliga signaler ges till marknadens aktörer redan före 2020 om hur denna omställning till en fossilbränslefri vägtransportsektor ska ske. Till år 2040 ska fossila drivmedel vara helt avvecklade och det är centralt att infasningen av framför allt el- och laddhybrider samt elbilar sker i en takt som möjliggör en fossilbränslefri fordonsflotta till 2040. Stockholms stad behöver utarbeta och följa upp långsiktiga mål för laddinfrastrukturen för att på så sätt säkerställa den omvandling av fordonsflottan som måste inledas snarast möjligt.

Stockholm växer och behovet av transporter likaså. Ytorna för fler vägtransporter är begränsade och stadens inriktning är att transporter ska ske med mer yteffektiva lösningar som t.ex. kollektivtrafik, gång och cykel. Det totala trafikarbetet ska minska, framför allt för personbilar. Inriktningen är att öka resandet med kollektivtrafik, cykel och gång och att öka framkomligheten för godstransporterna. Genom att prioritera och utveckla kollektivtrafiken kan restiden förkortas. Samtidigt behöver utrymme ges för ett ökat antal godstransporter som tillkommer när det byggs mycket och när befolkningen ökar.

Omställningen av transportsektorn är i hög grad beroende av långsiktiga förutsättningar och incitament för att främja förändrade investeringsmönster i infrastruktur och fordon. Det krävs ett ansvarstagande från staten för att kunna nå de uppsatta målen. Justeringar i lagstiftning och andra styrmedel på nationell nivå har stor inverkan och kan medföra såväl positiva som negativa konsekvenser på utvecklingen. De viktigaste förändringarna behöver ske inom följande områden.

- Åtgärder som främjar övergången till förnybara drivmedel samt ökad energieffektivisering av fordon. Till exempel differentierad skatt för nya fordon, prispremiemodell för biodrivmedelsproduktion och kvotplikt för biodrivmedel. Det behövs långsiktiga spelregler så att investeringarna i utökad produktion kommer igång.
- Åtgärder som kan ha en direkt påverkan på biltrafikarbetet, till exempel översyn av bilförmånsvärden, CO₂- eller bränsleskatter, trängselskatter eller kilometerskatt, modifierat eller borttaget reseavdrag osv. Nya styrmedel behöver utvecklas för att minska trafikarbetet för godstransporter som till exempel att möjliggöra bokning av lastplatser för att minska söktrafiken och digitaliserad parkeringsövervakning.
- Statlig finansiering av kollektivtrafik samt investeringar i elinfrastruktur.
- Nya regelverk som kan främja hållbara resval, till exempel möjlighet till digitaliserad övervakning av allt från kollektivtrafikkörfält till miljözoner och parkeringsplatser, möjligheten att reservera plats på gatumark för miljöbilar eller bilpoolsbilar m.m.
- Godstrafiken behöver hanteras transportslagsövergripande på nationell nivå. Till exempel behöver regelverk jämföras så att olika transportslag kan konkurrera på lika villkor. Det behövs obligatorisk redovisning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vid blandad körning för tunga fordon.

Staden har stor rådighet över den fysiska planeringen och kan därmed skapa en transportsnål stad genom en tät, sammankopplad och funktionsblandad bebyggelsestruktur. Staden ansvarar för en utbyggnad av ett attraktivt gång- och cykelvägnät samt för att skapa bästa möjliga förutsättningar för väl fungerande busstrafik. En tät bebyggelsestruktur skapar också goda förutsättningar för en effektiv spårbunden och kapacitetsstark kollektivtrafik.

Stadens möjligheter till att nå målet är starkt beroende av en transportsnål regional fysisk planering som driver på omställningen till

en fossilbränslefri transportsektor och ett regionalt kollektivtrafikutbud. Regionens aktörer behöver därför utveckla samarbetet för att uppnå fossilfria transporter.

Staden har därutöver som upphandlare av transport- och service-tjänster goda möjligheter till att driva utvecklingen mot en fossilbränslefri fordonsflotta genom att ställa krav på fordonens miljöprestanda och utveckla samlastning. Inom processen för markupplåtelser kan krav ingå om att använda förnybara drivmedel till arbetsmaskiner i byggskedet samt att fastigheten och byggnaderna anpassas för hållbara mobilitetslösningar.

Utfasningen av fossila bränslen till förmån för förnybara kan innebära en ökad konkurrens om bränslen. Tillgången på biobränslen är begränsad och i takt med ökad efterfrågan skulle priserna kunna stiga kraftigt. Det är viktigt att staden följer utvecklingen och medverkar till teknikutveckling när det gäller alternativa bränslen.

Stadens möjligheter till att nå målet är starkt beroende av en regional fysisk planering som driver på omställningen till en fossilbränslefri transportsektor och ett regionalt kollektivtrafikutbud. En utbyggd, attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik bidrar till att minska vägtrafiken. Kollektivtrafikutbyggnad är förenad med stora kostnader och långa planerings- och genomförandeprocesser

Flyg

Flyget, med start och landningscykeln enligt stadens sätt att räkna, utgör en mindre del av de samlade utsläppen av växthusgaser, 21 000 ton (2014). I stadens systemgränser för klimatberäkningar ingår emissioner från flygtrafik från LTO-cykeln (Landing and Take off cycle, upp till 915 m eller 3 000 fot). Som bränsle i flygplan används flygfotogen som är ett fossilt bränsle.

Stadens rådighet över sektorn är liten. Det finns mål inom branschen att minska inrikesflygets fossilbränsleanvändning.

Bromma flygplats hanterar i huvudsak inrikesflyg. Avtalet mellan Swedavia och Stockholms stad löper ut 2038 och det är osäkert hur länge flygsektorn kommer att bidra till utsläpp av växthusgaser inom Stockholms geografiska gräns.

Trender och prognos

Den utredning som den statliga samordnaren rörande flygplatser och bostäder i Stockholmsregionen presenterade i april 2016 anger

bland annat att Bromma flygplats inte har någon framtid efter 2038 och bör avvecklas.

Flygbranschen har ett globalt mål om minst 2 procent årlig effektivisering. För Bromma flygplats skulle resultatet vid ökad biobränsleinblandning och energieffektivisering teoretiskt sett bli en ungefärlig halvering av emissionerna till 2040 jämfört med idag.

Arbete pågår för att göra inrikesflyget helt fossilbränslefritt. I nuläget finns ingen exakt tidplan men under de närmaste åren bedöms relativt stora framsteg göras avseende pris och utbud på biobränsle.

Infasing av flygplan med ca 25 procent lägre bränsleförbrukning kommer att ske med början runt 2018. Detta kommer att medföra lägre utsläpp i motsvarande grad. Flygtrafiken generellt kommer därmed att till viss del använda fossila bränslen år 2040.

Sjöfart

Sjöfarten står för 4 procent av totalemissionerna och 10 procent av emissionerna från transportsektorn. Den totala emissionen 2012 från sjöfarten inom Stockholms systemgränser, det vill säga stadens geografiska utbredning var cirka 92 000 ton CO₂e.

Trender och prognos

Fartyg som angör Stockholms hamnar drivs huvudsakligen med olja eller diesel. Godstransporterna till Stockholm beräknas i framtiden anlända till hamnar utanför stadens geografiska gränser. Kryssningsfartygen till stadens hamnar förväntas öka.

Stockholms hamnars arbetar med att öka andelen fartyg som använder elanslutning vid kaj i stället för egna generatorer. Vissa båtpendellinjer drivs med el och laddar vid bryggorna. Hamnverksamheten har påbörjat arbetet med att bygga elanslutningar, och de erbjuder även ett bidrag för ombyggnad för att möjliggöra elanslutning, till de fartyg som anlöper Stockholms hamn regelbundet. Det finns potential till att vidareutveckla detta liksom att införa/utveckla differentierade taxor som gynnar förnybar bränsleanvändning samt elanslutning i hamn.

Hamnarna i Stockholm (Stadsgården, Frihamnen och Värtahamnen) är centralhamnar för gods och passagerare till och från Finland, de baltiska länderna och kryssningstrafik. Framför allt kryssningstrafiken via Stockholms Hamnar ökar stadigt. De godstransporter som förväntas är ro-ro-trafiken, det vill säga de vägtransporter som går

med färja samt bränsleförsörjning till kraftvärmeverken i Värtan, Hässelby/Lövsta och Hammarby. Godstransporterna planeras år 2040 i huvudsak gå till hamnarna utanför Stockholms stad.

Inom sjöfart sker en långsam introduktion av biobränsle, bioolja eller LNG och dessa diskuteras som framtida bränslen som kan ersätta de fossila oljorna. En kryssningsfärja (Viking Grace) drivs sedan 2013 på LNG (flytande fossil naturgas) och det kan förväntas att fler fartyg kommer att övergå till gasdrift i takt med att kraven på minskad svavelhalt i olja som drivmedel skärps. För att sjöfarten ska bli fossilbränslefri krävs att LNG ersätts med biogas eller vätgas. Denna utveckling är dock mycket oviss, framför allt vad gäller tillgången på både bioolja och biogas för sjöfart.

Det finns en stor osäkerhet angående sjöfartens möjlighet att bli fossilbränslefri i Stockholm till 2040. Sektorn lyder under internationell lagstiftning där Staden har liten rådighet. Den lokala och regionala sjöfarten bör kunna drivas utan fossila bränslen men det är rimligt att anta att en stor del av övrig trafik använder fossila bränslen även år 2040 om inte kraftiga internationella åtaganden görs. Sammantaget innebär det en kvarvarande fossilbränsleandel om cirka 93 % år 2040.

Louddens oljeterminal och Bergs oljehamn i Nacka kommun ska läggas ned och all hantering av både fossila och ickefossila oljeprodukter flyttas då över till Södertälje, Västerås och Gävle. Flytten av hamnarna ger ingen direkt påverkan på stadens fossilbränsleanvändning men kommer att leda till ökade transporter av bränsleprodukter till Stockholm.

Det finns potential att öka de lokala transporterna via båt för att avlasta vägnätet. Det kan omfatta stora tunga leveranser av grus, massor och byggmaterial m.m. På kontinenten sker en hel del transporter med pråmar på detta sätt. Kollektivtrafik på vattnet kan komma att öka, och framtidens skärgårds- och lokaltrafik behöver drivas av förnybar energi eller annan teknik för att uppfylla klimatmålet.

Arbetsmaskiner

Arbetsmaskiner finns i många utföranden med varierande utrustning, de flyttas ofta mellan platser och många kan användas för olika arbetsuppgifter. Total drivmedelsförbrukning 2014 från sektorn i Stockholms stad bedöms vara ca 270 GWh varav den fossila andelen uppgår till cirka 95 procent diesel. Arbetsmaskiner står därmed för 5 procent av de totala växthusgasutsläppen i Stockholm.

Staden ställer miljökrav vid upphandling av entreprenader men kraven har hittills inte innefattat krav på förnybara drivmedel. Förnybara drivmedel använts generellt inte i arbetsmaskiner men allt fler motortillverkare godkänner nu HVO till sina maskiner.

Trender och prognos

Arbetsmaskiner är en heterogen grupp med varierande utföranden för olika typer av uppdrag och det har därmed varit svårt att etablera generella styrmedel och verktyg.

Användningen av arbetsmaskiner beräknas vara relativt oförändrade i Sverige fram till 2040. I Stockholm kommer efterfrågan på insatser av arbetsmaskiner vara hög till följd av ökade bygg- och anläggningsarbeten.

Utsläppen av växthusgaser från arbetsmaskiner bör kunna minska på samma sätt som från fordon. Till 2040 förväntas växthusgasutsläppen från arbetsmaskiner kunna vara helt fossilfria.

Utmaningar och möjligheter för fossilbränslefria arbetsmaskiner

Staden upphandlar en mängd entreprenadtjänster såsom avfallshandling, gatuunderhåll mm. Staden har stor rådighet över att ställa upphandlingskrav för fossilbränslefria entreprenadtjänster och därmed driva på teknikutvecklingen och omställningen inom berörda branscher.

Insatser för fossilbränslefrihet 2040

- Staden tar fram en handlingsplan för fossilbränslefrihet inom vägtransportsektorn och utreda möjligheterna till att utfärda ett förbud mot fossilbränsleförsäljning till år 2040 med delmål till 2030. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen med stöd av miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden.
- Staden verkar för att lagstiftning och regelverk stödjer en fossilbränslefri transportsektor.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen
- Staden utreder åtgärder för fossilbränslefri sjöfart. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017
 - Genomförandeansvar: Styrelsen för Stockholms Hamnar
- Staden tar fram en handlingsplan för användande av fossilbränslefria arbetsmaskiner. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Exploateringsnämnden, trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Staden verkar för att miljözoner införs i kommunen som innebär att fordon med fossila bränslen ej tillåts från senast år 2040.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen.

Åtgärder för att uppnå etappmålet till 2020

Etappmålet om högst 2,3 ton till 2020 motsvarar ett reduktionsbehov om 228 000 ton inom transportsektorn och kan enligt beräkningarna i denna strategi uppnås genom följande åtgärder och ska årligen följas upp inom ramen för miljöprogrammet:

- Staden ska vidta åtgärder för att minska biltrafiken som sammantaget motsvarar en reduktion av utsläppen med minst 80 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden

- Staden ska arbeta för att minska den fossila energianvändningen i vägtrafiksektorn som motsvarar en reduktion om minst 140 000 ton
 - Genomförandeansvar: Miljö- och hälsoskydds nämnden tillsammans med kommunstyrelsen och trafiknämnden

- Staden ska vidta åtgärder för att uppnå klimateffektiva transporter i stadens organisation som sammantaget motsvarar en reduktion om minst 8 000 ton
 - Genomförandeansvar: Servicenämnden

Resurseffektiva kretslopp

Ett resurseffektivt kretslopp innebär en ökad hushållning med material och att uppkomsten av avfall förhindras. Allt mer av det vi producerar och konsumerar måste bygga på principen om cirkulär ekonomi. Ett resurseffektivt kretslopp utgör en viktig förutsättning för fossilbränslefrihet genom nyttjandet av avfall till el- och värmeproduktion. Det avfall som idag går till förbränning innehåller en stor mängd fossila plaster.

Utmaningar och möjligheter för fossilbränslefrihet

Avfall och returbränslen används idag som bränslen och andelen förväntas öka framöver. För att reducera klimatpåverkan behöver de fossila plasterna som används som avfallsbränsle reduceras, både genom att minska på användning av fossila plaster samt arbeta med en ökad återvinning och återanvändning av fossila plaster. Plastfibrer kan återvinnas till ny plats ett begränsat antal gånger. Av resurs-hushållningsskäl bör uttjänt plast som inte går att återbruka trots allt användas som bränsle istället för att läggas på deponi eller motsvarande trots att det går i strid med målet om fossilbränslefrihet.

Biogas produceras lokalt och kan uppgraderas till bland annat fordonsbränsle. Produktionen av biogas bidrar till en cirkulär ekonomi genom att näringsämnen i rötresten kan återföras till jordbruket och skapa nya affärsmöjligheter. Staden har ett nybyggt fordonsgasnät, där gasen är en blandning av biogas och naturgas. Efterfrågan på biogas har varit högre än tillgången och naturgas täcker upp behovet.

Det finns en stor potential för att framställa biogas från restprodukter från skogs- och jordbruk. Det kan ske med termisk förgasning av olika typer av material som är rik på kolhydrater. Biogas kan också framställas genom rötning av avloppsslam och hushållsavfall var för sig eller i kombination. På det sättet tas restprodukter från Stockholms befolkning tillvara.

Staden har som mål att minst 70 procent av Stockholms matavfall ska samlas in för produktion av biogas senast 2020. Gasen kan användas både för att ersätta naturgas i stadsgasnätet eller som bränsle för fordon. Om biogasen ersätter fossila bränslen i fordon ger det en reduktion av CO₂e på cirka 20 000 ton. Staden har kapacitet att öka biogasproduktionen i Stockholm Vatten Avfalls anläggningar.

Insatser för fossilbränslefrihet 2040

- Staden ska utreda möjligheterna till att minska plaster med fossilt ursprung i avfallet som går till förbränning. Utöver klimataspekten bör kemikalier, hälsa och annan miljöpåverkan beaktas. Utredningen med förslag till åtgärder skall vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen tillsammans med Stockholm Vatten Avfall och Fortum Värme
 - Staden ska ta fram en utredning som beskriver hur en ökad produktion av biogas säkerställs för att möta behovet av att ersätta fossil naturgas. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017. Genomförandeansvar: Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillsammans med koncernstyrelsen och styrelsen för Stockholm Vatten Avfall
-

Åtgärder för att uppnå etappmålet till 2020

Etappmålet om högst 2,3 ton till 2020 kräver en reduktion om minst 20 000 ton som enligt beräkningarna i denna strategi ska uppnås genom följande åtgärd och ska årligen följas upp inom ramen för miljöprogrammet:

- Staden ska vidta åtgärder för ökad biogasproduktion som sammantaget motsvarar en reduktion på 20 000 ton CO₂e
 - Genomförandeansvar: Styrelsen för Stockholm Vatten Avfall

Kompensation för kvarvarande utsläpp

Enligt strategins beräkningar kommer utsläpp från användning av fossil energi att kvarstå 2040. Det beräknas att ske inom sjöfart och flyg där stadens mandat är begränsat och även från förbränning av plaster med fossilt ursprung i avfallsförbränningen. För att motverka klimatpåverkan kan kompensationsåtgärder vidtas, till exempel kolsänkor som binder kol. Hav och växtlighet utgör de stora kolsänkorna men det finns möjlighet att skapa motsvarande effekt genom att till exempel avskilja koldioxid från kraftvärmeverkens rökgaser och permanent lagra in den i mark eller havsbottnar så kallad CCS (Carbon Capture and Storage).

En annan metod är tillverkning av biokol som innebär förkolning av organiskt material och som används som jordförbättringsmedel. Stockholms stad arbetar med en prisbelönt pilotanläggning för biokol. Utöver de positiva klimatteffekterna ökar jordens bördighet av biokol och läckage av växtnäring och risk för övergödning minskar.

- Staden utreder möjligheterna att skapa kolsänkor i staden för att kompensera eventuellt kvarvarande rester av fossila bränslen år 2040. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Koncernstyrelsen och Fortum Värme.

Fossilbränslefri organisation 2030

Stockholms stad som organisation står för cirka 10 procent av de totala utsläppen. Stadens bedriver idag, i enlighet med miljöprogrammet, ett aktivt arbete för att fasa ut fossila bränslen vid energianvändningen. Den el som staden köper i dag uppfyller kraven för miljömärkning och är därmed fossilbränslefri vid elproduktionen. Stadens fordonsflotta inrymmer allt fler elbilar.

Stockholms stad har stora möjligheter att fortsätta att agera förebild och gå före i arbetet med att nå målet om fossilbränslefrihet genom att uppnå det före Stockholm som helhet till 2030. Arbetet ska, utöver genomförandet av miljöprogrammet, inriktas mot följande åtgärd.

- Staden tar fram en handlingsplan för att staden som organisation ska vara fossilbränslefri 2030. Utredningen med förslag till åtgärder ska vara färdig för beslut senast år 2017.
 - Genomförandeansvar: Kommunstyrelsen tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden och servicenämnden

Genomförande och uppföljning

Strategin identifierar den lägsta utsläppsminskning som ska uppnås. Respektive nämnd och bolagsstyrelse ansvarar för att fastställa, genomföra och följa upp åtgärder som leder till denna utsläppsminskning. I det ansvaret ingår att analysera vilka åtgärder som är mest kostnadseffektiva för staden. Målet om 2,3 ton CO₂e till 2020 uttrycks i miljöprogrammet och berör samtliga nämnder och bolagsstyrelser. Genom beslut av denna strategi ges ett antal utpekade nämnder och bolagsstyrelser ett särskilt genomförandeansvar för olika prioriterade insatser. Stadens nämnder uppmanas att nyttja de särskilda medel som finns avsatta för klimatinvesteringar i stadens budget till och med år 2018. Strategin ger vägledning kring vilka områden som är prioriterade i fördelningen av dessa medel samt indikerar behov av budgetprioriteringar på längre sikt. Staden kan därutöver med fördel ansöka om statliga investeringsmedel för att uppnå klimatmålet.

De insatser som strategin lägger fram följer stadens miljöprogram och implementeras därmed inom stadens integrerade ledningssystem ILS. Integreringen innebär att genomförande och uppföljning sker i respektive nämnd- och styrelses verksamhetsplan.

Uppföljningen sker i samband med tertialrapporter och verksamhetsberättelser som i övrig uppföljning av verksamheten och budget. Om det behövs kan också kommunstyrelsen uppmana och anmoda nämnder och styrelser att vidta åtgärder för att uppnå de nödvändiga utsläppsminskningarna.

Miljöprogrammet 2016 - 2019 är det överordnade styrdokumentet för stadens miljöarbete. I samband med framtagandet av ett reviderat miljöprogram för nästkommande period bör det fastslås en reviderad målnivå för minskade växthusgasutsläpp. Genom att kontinuerligt analysera och beräkna stadens klimatutsläpp för att fastställa etappmål skapas en målbana som sätter ramarna för nödvändiga klimatåtgärder för fossilbränslefrihet. Målbansans utformning kommer sannolikt inte följa en linjär utveckling då det är behäftat med stora osäkerheter att förutspå utvecklingen så långt fram i tiden. Enskilda åtgärder och omvärldsfaktorer kan få stort genomslag under specifika perioder. Det är viktigt att staden har fokus på det långsiktiga målet och kontinuerligt förnyar analyserna av reduktionspotentialen inom olika sektorer.

Under förutsättning att stadens miljöprogram revideras vart fjärde år och att reduktionstakten är jämn, skulle de kommande årens mål resultera i följande målbana, fördelat per invånare:

Miljöprogramsperiod	CO ₂ e/inv. vid periodens slut
2016-2019	2,3
2020-2023	1,8
2024-2027	1,4
2028-2031	1,0
2032-2035	0,7
2036 -2039	0,4

Framgångsfaktorer i klimatarbetet

Klimatutmaningen är komplex och ska inte definieras som en traditionell miljöfråga. Ett framgångsrikt klimatarbete stärker stadens konkurrenskraft och förenas med en utbredd välfärd och nya arbetstillfällen i en stad för alla. Genom att uppnå målet om fossilbränslefrihet inom stadens organisation till 2030 agerar staden föregångare och banar väg för andra berörda aktörer.

Klimatfrågan ställer särskilda krav på styrning och uppföljning eftersom den sträcker sig över lång tid och berör många olika sektorer och aktörer, såväl internt som externt. Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för stadens strategiska klimatarbete och har därmed en nyckelfunktion i att driva på implementering och uppföljning av stadens klimatmål. I samband med revideringen av miljöprogrammet föreslås kommunstyrelsen att se över denna strategi. Den särskilda satsningen på klimatinvesteringar fram till och med 2018 ger de investerade nämnderna ökat utrymme till att vidta åtgärder.

Staden behöver samarbeta med externa aktörer för att nå målet om fossilbränslefrihet. Stadens Klimatpakt är ett gott exempel på ett långsiktigt samarbete med näringslivet. Vidare bedrivs kommunikationsinsatser riktade mot invånare, till exempel inom projektet ”Klimatsmarta Stockholmare” för att ge verktyg till att minska invånarnas egen klimatpåverkan.

Det bedöms vara möjligt att nå fossilbränslefrihet med teknik som redan är känd under förutsättning att de kombineras med succesiva investeringar i teknikutveckling och resurs- och energieffektiv infrastruktur. Satsningar på innovationer och teknikutveckling inom klimatområdet stärker samtidigt stadens näringslivsutveckling.

Ett fossilbränslefritt Stockholm är starkt beroende av den regionala utvecklingen, framförallt med hänsyn till kollektivtrafikutbudet och att den regionala fysiska planeringen driver på omställningen till fossilbränslefrihet. Det är angeläget att Stockholms stad har god kunskap om den sammantagna klimatpåverkan, det vill säga även utanför de definierade systemgränserna.

Staden har identifierat en rad områden där nationella och internationella regelverk hindrar staden från att vidta åtgärder och skapa incitament för reducerad klimatpåverkan, framförallt inom transportsektorn och inom produktionen av förnybar energi. Regelverken behöver justeras för att resultera i bättre klimatnytta samtidigt som de kan ge positiva synergieffekter för andra aspekter av en hållbar stadsutveckling som förbättrad luftkvalitet och framkomlighet.

Klimatutmaningen är global och stadens främsta internationella bidrag för att nå Parisavtalets mål är att agera förebild för andra. Stockholm har höga ambitioner inom miljö- och klimatområdet och det bekräftades i samband med att Stockholm utsågs till Europas första miljöhuvudstad 2010. Inom det internationella klimatarbetet prioriterar staden insatser bland annat inom C40, CNCA (Carbon Neutral Cities Alliance) och Global Covenant of Mayors for Climate & Energy. Inom ramen för dessa internationella initiativ och samarbeten kan staden agera pådrivande för att skapa förutsättningar för fossilbränslefrihet. Vidare innebär internationella åtagande en möjlighet för staden att tillägna sig värdefulla erfarenheter och samarbeten med andra framgångsrika städer för att nå de globala klimatmålen.