

REFORMAGENDA FÖR ATT MINSKA DE KLIMATPÅVERKANDE UTSLÄPPEN I STOCKHOLMSREGIONEN

Stockholms representantskap 25:e november 2019



Socialdemokraterna
I STOCKHOLM

Syfte med beslut på repet i november:

Att besluta vilka prioriterade frågor ska vi driva i Stockholms kommun och region för att minska de klimatpåverkande utsläppen.

Vi ska inte fatta beslut om ett heltäckande klimatprogram utan peka ut vilka frågor som är viktigast för Socialdemokraterna i Stockholm för att nå målet att minska utsläppen. Nationell och internationell politik kommer vi att skriva en omfattande motion om inför partikongressen.

Bakgrund

De senaste fyra åren är de varmaste som har uppmätts och ledde till fler orkaner, rekordtemperaturer och skogsbränder. Torka och skyfall var förödande för jordbruket. Klimatengagemanget ökar men medan fakta skriker efter handling breder samtidigt klimatförnekelsen ut sig, och nästlar in sig i några av världens mäktigaste politiska centrum. Den är en central del av den högerpopulistiska politiken som också växer i vårt land. Trots en ny klimatlag med målsättning om att Sverige ska ha netto nollutsläpp 2045 och beslut om att Stockholms stad ska vara fossilfritt 2040 pekar utvärderingar på att målet inte kommer nås med befintlig politik. Internationellt varnar FN:s klimatpanel för att tiden att ställa om och nå Parisavtalets mål är knapp. Vi har omkring 10 år på oss att göra jobbet.

Utöver stigande globala medeltemperaturer och larmrapporter om extremväder, smältande isar och brinnande skogar riktas numera också fokus på de dramatiskt växande ekonomiska klyftorna mellan människor. Därmed riskerar en klimatpolitik som uppfattas att slå mot människors frihet och som inte bärs upp av en jämlikhetsidé att förstöra våra chanser att pressa ner utsläppen och möta klimathotet. Om vi inte tar denna fråga på allvar riskerar vi att tappa stöd för omställningen, även i Sverige och i Stockholm.

Klimatfrågan är en existentiell fråga. Hur skapar vi ett samhälle där människor kan leva sina liv med goda livsvillkor här och nu, men också i framtiden? Klimathotet kan inte mötas genom att vi, var och en, som individer ska bära omställningen själva. Till skillnad från högern så vet vi att marknaden inte kommer att ta det ansvaret. Tillsammans kan vi dock åstadkomma den nödvändiga omställningen.

Det svåra är inte att få stopp på utsläppen. Det svåra är säkerställa att människor vågar stötta omställningen. En förutsättning för att kunna driva klimatarbetet i den höga takt läget kräver, är därför en politik som tydligt prioriterar minskade ekonomiska klyftor och skapar trygghet i omställningen för alla. Genom vår starka prioritering av jämlikheten har därför inget parti bättre förutsättningar att hantera och lösa klimatkrisen än Socialdemokraterna.

När Sverige gjorde resan från ett litet fattigt land nära polcirkeln till en av världens främsta välfärdsnationer så var det just detta som gjordes. En strukturomvandling där företag som inte längre var konkurrenskraftiga fick gå i konkurs samtidigt som staten och fackföreningarna garanterade tryggheten för arbetarna i tider av omställning. För trygga människor vågar. Den omställning vi står inför nu kräver pålitliga trygghetssystem och kraftfulla gemensamma investeringar för att minska de klimatpåverkande utsläppen, med prioriteringar ur en ekonomisk analys som tar hänsyn till rättvisa och rådande maktstrukturer i samhället. En grön fördelningspolitik om man så vill.

Detta är utgångspunkten för en Socialdemokratisk klimatpolitik, även på lokal nivå. Det innebär inte att varje enskild åtgärd kommer att gynna alla. Men helheten måste leda till ett rättvist utfall där den som har mest också tar ett större ansvar för omställningen. En lyckad klimatomställning kommer också att ge oss alla en bättre stad att leva i. Luften blir än renare, trängseln på gatorna minskar, fler platser i staden kommer gå att bada på och risken för kraftiga oväder, värmeböljor och översvämningar minskar. Folkhälsan blir bättre.

Stockholm stads mål är att minska utsläppen av växthusgaser till 2,2 ton per stockholmare till år 2020, ett mål som staden räknar med att nå. Detta omfattar dock endast territoriella utsläpp, dvs de utsläpp som skapas inom kommunens gränser. Det omfattar inte den konsumtion som stockholmarna eller den offentliga sektorn köper från resten av landet eller resten av världen och det omfattar inte stockholmarnas flygresor, förutom de första 915 meterna uppåt från Bromma flygplats.

De största utsläppen i Stockholm kommer från värmeproduktion, transporter, bostadsbyggande, konsumtion och avfallshantering. De största utsläppsminskningarna i Stockholm de senaste decennierna kommer från utbyggnaden av fjärrvärmen. Att Stockholm var tidiga med att bygga ett omfattande tunnelbanenätverk har också bidragit till att de territoriella utsläppen är relativt låga eftersom all spårbunden trafik går på el. Eftersom den nordiska elmixen består av en allt större andel förnybar el har också utsläppen från el minskat över tid i Stockholm.

När det gäller trafiken går utvecklingen åt fel håll. Nationellt bedömer Klimatpolitiska rådet att Sverige med dagens regelverk inte kommer att nå målet om att minska utsläppen från transporter med mer än 35 procent, medan målet är 70 procent till 2030. Stockholm är den stad i Sverige där störst andel nyttjar kollektivtrafiken men antalet bilister ökar mer än antalet kollektivtrafikresenärer i regionen.

Inte heller konsumtionsutsläppen verkar gå nedåt. En stockholmare konsumerar i snitt motsvarande fyra jordklot, dvs. om alla människor i världen konsumerade lika mycket som en stockholmare skulle det krävas fyra planeter för att resurserna skulle räcka till. Denna konsumtion är naturligtvis mycket ojämnt fördelad. Exempelvis står 20 % av Sveriges befolkning för hälften av utsläppen från flygresorna.

Eftersom offentlig konsumtion ingår i konsumtionsutsläppen påverkas de också av det omfattande bostadsbyggandet. I Stockholm råder stor bostadsbrist, framför allt på hyresrätter som människor utan kapital har råd att efterfråga, därför måste vi fortsätta bygga mycket bostäder under lång tid framöver. Dessa måste dock byggas mer hållbart än hittills.

För att nå målet om att Stockholm ska bidra till att minska klimatpåverkan föreslår vi att vi prioriterar reformer på de tre områden där våra utsläpp är störst transporter, bostadsbyggande och konsumtion samt den övergripande styrningen i staden och regionen.

På många områden har Stockholm redan fattat viktiga beslut för att klimatomställningen ska lyckas. Det gäller exempelvis införandet av obligatorisk matavfallsinsamling för verksamheter och privatpersoner, stora satsningar på cykelbanor i hela staden, strategier för att minska spridningen av mikroplast, klimatsamordnare i stadsdelarna och inte minst beslutet att införa en koldioxidbudget för staden. Sådana viktiga reformer som redan är beslutade och som vi Socialdemokrater stöttar lyfter vi inte här utan syftet med de prioriterade reformerna är att peka ut nästa steg i arbetet.

Stockholmarna måste engageras i klimatomställningen. Många är medvetna om situationen men vet inte hur de kan bidra till en mer positiv utveckling. Allt fler stockholmare, inte minst många ungdomar, har en god kännedom om klimatproblemen och är beredda att arbeta aktivt för en hållbar omställning. Deras engagemang måste fångas upp av arbetarrörelsen på olika sätt.

Bilen/Transporter (Mobilitet, rörelser i staden, smart stad)

Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och i regionen står vägtrafiken för 50 procent. I Stockholms kommun ökar utsläppen från transporterna främst pga. ökningen av lätta lastbilar. Trafikverket har bedömt att om utsläppen från transporter ska minska med 70 procent till år 2030 så krävs förutom ett omfattande skifte till fossilfria drivmedel också en minskning av transportarbetet med 10–20 procent. Detta samtidigt som befolkningen kommer fortsätta öka. Det kräver alltså en kraftigt ökad transporteffektivitet.

Kollektivtrafik är ett smart sätt att öka transporteffektiviteten samtidigt som utsläppen minskar och gatumiljön blir trevligare när trängseln minskar. Det är dessutom en investering som framför allt gynnar dem med lägre inkomster, även om den är bra för alla. Till skillnad från om man ska resa i eget fordon kräver inte kollektivtrafiken en stor investering från den enskilda individen.

Men vi kan inte förvänta oss att människor ställer bilen om bussen inte går i tid och spårvagnen är överfylld. Alla städer med utbyggd kollektivtrafik har som ambition att öka andelen relativt bilismen, men utvecklingen går inte tydligt i den riktningen.

I Oslo har de dock lyckats. Det senaste decenniet har kollektivtrafikresorna ökat med 63 procent och kollektivtrafikresorna är de senaste åren fler än bilresorna. Oslo kommun uppger själva att detta beror på en långsiktig satsning med tydlig finansiering som gett fler avgångar och bättre tillförlitlighet. Därför ska vi prioritera att ha tät och snabb kollektivtrafik i våra städer.

Tunnelbanan är det effektivaste kollektivfärdmedlet i Stockholm, men även där det inte är möjligt att finansiera en tunnelbaneutbyggnad måste det gå fort att ta sig med kollektivtrafiken. Då är så kallade BRT-bussar (Bus rapid transit) med egna körfält - bygg buss, tänk tåg - ett ypperligt komplement.

För att öka andelen kollektivtrafik i förhållande till bilister, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs även åtgärder för att minska bilismen i områden där kollektivtrafiken är ett alternativ. Något som blev tydligt i och med införandet av trängselskatten i Stockholm.

I Stockholms stad används bilen framför allt på fritiden, för att ta sig till och från aktiviteter och dylikt. En del av dessa resor kommer inte att kunna ersättas med kollektivtrafik på ett effektivt sätt. Därför är ett skifte till förnybara drivmedel, elektrifiering, automatisering och delningstjänster viktigt. Ett för ensidigt fokus på detta riskerar dock att leda till ökade trafikmängder och ökad trängsel.

En genomsnittlig europeisk bil står parkerad 92 procent av tiden och kör i snitt 1,5 passagerare per resa. Men med smart planering för fossilfria bilpooler skulle antalet bilar kunna minska kraftigt utan att ingreppet i människors rörelsefrihet blir särskilt stort.

Prioriterade frågor att driva:

- **Prioritera investeringar i infrastruktur** för hållbara transporter. De beslut om investeringar i infrastruktur som vi fattar idag har en inverkan på våra utsläpp under lång tid i framtiden. Därför måste vi säkerställa att sådana beslut är förenliga med klimatmålen. På lokal och regional nivå ska vi redan nu prioritera investeringar i gång, cykel och kollektivtrafik över investeringar som leder till ökade utsläpp.
- **Bygg ut den spårbundna kollektivtrafiken.** Bygg klart tvärbanan till Kista. Öka turtätheten i tunnelbanan. Kör med långa tåg på helgerna. Låt tunnelbanan Fridhemsplan - Älvsjö gå hela vägen till Fagersjö och tunnelbanan till Barkarby fortsätta tillbaka till Hjulsta. Bygg en ny tunnelbanelinje från Hässelby/Vällingby via Bromma (flygplats) in till city. På sikt vill vi ha en ringled med tunnelbanan.
- **En offensiv bussatsning i staden och regionen.** Gör tydliga och pedagogiska busskartor så att alla lätt vet vart man kan ta bussen. Inför busskörfält på alla bussgator i staden under rusningstid. Bygg ut BRT-bussar på befintliga vägar på följande sträckor: Värmdö-city, Tyresö-city, Ekerö-Brommaplan, Vällingby - Kista, Skärholmen - Kista (när förbifarten är klar). Komplettera de snabba bussarna med behovsstyrd/anropsstyrd kollektivtrafik i mindre tätbebyggda områden.
- **Frys priset på SL-kortet.** Biljettpriserna i kollektivtrafiken har ökat i betydligt snabbare takt än bensinpriset de senaste åren. För att alla stockholmare ska ha råd att välja kollektivtrafiken ska kapacitetsökningen finansieras med skattemedel och priset på SL-kortet frysas.
- **Främja bilpooler och delningstjänster för persontransporter.** Sänk p-normen för dem som bygger in fossilfria bilpooler i bostadshus. På sikt vill vi att bilpoolen kan ingå som en del av SL-kortet. Arbeta för att det blir möjligt för kommuner att upplåta allmän mark till särskilda parkeringar för fossilfria bilpooler.
- **Använd digitaliseringen rätt.** Nya tekniska lösningar kan få flera tänkbara effekter på trafik och transporter. Utred hur digitalisering kan användas i kommun och region för att främja ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur, mindre trängsel och för att främja mer hållbara transporter.
- **Gör SL-kortet till ett mobilitetskort.** Det ska vara enkelt för stockholmarna att växla mellan kollektivtrafik, elscooter, elbil, osv. För att det ska fungera i praktiken måste regionen och kommunen ta en offensiv roll i att säkerställa att olika delningstjänster är tillgängliga utan att skapa oordning i staden.

Alla dessa mobilitetstjänster ska kopplas till ett gemensamt kort.

- **Inför kollektivtrafik- och samåkningskörfält på alla motorleder/motorvägar i staden.** Ensamma förare i SUV:ar får lämna plats åt människor som väljer att samåka. På Essingeleden och på Förbifarten innebär detta att ett fält kommer vikas åt BRT-bussar och ett fält kommer att vikas åt samåkning. Övriga transporter får samsas på de två återstående körfälten.
- **Styr bort privatbilismen från tätbebyggda delar av staden.** I innerstaden, närförort och många förortscentrum finns alla möjligheter att välja kollektivtrafik eller gång för att transportera sig. Med minskad trängsel och bilism kommer det också bli tryggare för fler att cykla. Fler gator ska bli bilfria. Priset på gatuparkeringen ska höjas och parkeringsytorna ska bli färre för att styra parkeringen till garagen.
- **Minska varustransporterna genom samlastningscentraler.** Transporterna av gods har de senaste åren ökat mer än godset, vilket visar att vi har en ineffektiv godstransport. Delvis drivet av direktleveranser hem. I Stockholm ska det bli obligatoriskt med samlastning så att vi får effektiva och fossilfria transporter i hela staden.
- **Inför ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel 2030.** Om människor ska hinna ställa om krävs ungefär 10 års förvarning innan ett förbud träder i kraft, därför är detta beslut mycket brådskande. Om reduktionsplikten höjs till 100 % kommer detta i praktiken inte drabba någon enskild bilägare. Stockholm måste också få använda trängselavgiften och parkeringsavgifterna för att göra det dyrare att köra med fossila drivmedel i staden i närtid för lätta och tunga lastbilar.

Bostaden/Bygga stad (Främst bostäder/byggnation samt vatten, luft och närmiljö)

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige uppgår till cirka 15 miljoner ton koldioxid per år, när import och indirekta effekter inkluderas. Det är mer än utsläppen från alla personbilar, lastbilar och bussar tillsammans. Inkluderar vi även uppvärmning landar koldioxid-utsläppen på 22 miljoner ton per år.

Medan utvecklingen har gått snabbt vad gäller minskad klimatpåverkan i driftsfasen genom exempelvis energieffektivisering, så har den i princip stått stilla eller till och med ökat i byggprocessen. Därför har fördelningen av en byggnads klimatpåverkan förskjutits till produktionsfasen. Om tillgänglig teknik och metoder användes i all nyproduktion skulle utsläppen i byggfasen kunna minska med hälften redan idag enligt IVL.

Tillverkning av byggmaterial står för majoriteten, omkring 80 procent, av byggskedets klimatpåverkan, medan transporter till byggarbetsplatsen och själva byggproduktionen tillsammans utgör omkring 20 procent. I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan.

Samtidigt måste även energieffektiviseringen fortsätta. I Stockholm står vi nu inför effektbrist i elnätet och samtidigt värms 25 procent av regionens fastigheter upp av el. Genom att styra om så att en ännu större andel värms upp av fjärrvärme kan elen istället användas till andra saker. Fler av regionens fjärrvärmeverk skulle också kunna byggas om till kraftvärmeverk. Detta tillsammans med solceller är det effektivaste sättet för staden och regionen att öka den lokala elproduktionen och därmed minska risken för effektbrist.

Prioriterade frågor att driva:

- **Stadsplanera klimatsmart.** Bygg täta stadsdelar med varierade funktioner så som skolor, idrottsytor och mataffärer. Etablera kollektivtrafik vid första inflyttning. Optimera bebyggelsen så att fjärrvärmen kan användas maximalt och t.ex. kylanläggningar kan återföra värme till fjärrvärmenätet. Bygg klimatsmarta och energieffektiva bostäder och fastigheter. Säkerställ park och grönytor som kan ta

tillvara nederbörd och fungera kylande vid värmeböljor.

- **Ställ livscykelkrav i markanvisningarna i Stockholm.** Störst möjlighet att minska klimatpåverkan från en byggnad eller anläggning är genom beslut i tidiga skeden. En viktig del är därför att beakta klimatfrågan vid planering och markanvisningar. Genom att ställa krav redan i markanvisningen kan staden driva på teknikutvecklingen av både hållbara fastigheter och mot en fossilfri byggindustri. Livscykelkraven ska sedan finnas med i hela planprocessen.
- **Använd masshanteringsplatserna i regionen.** Vid byggande behövs massor och täktmaterial, och samtidigt genererar byggande nya massor och entreprenadberg. Även om behov av nya massor och generering av schaktmassor inte alltid matchar varandra finns stor potential för att återanvända och återvinna mer massor än idag. Idag återanvänds endast ca 10 procent av sand, grus och morän på byggarbetsplatsen. Regionen måste ta ett ansvar för att samordna tillgång och efterfrågan på massor.
- **Tillåt tyngre massgodstransporter.** En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, i stället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgoods kan reduceras med hela 48,3 procent.
- **Minska klimatpåverkan av befintliga bostäder.** Det är mycket viktigt att det ställs höga krav på miljömässig hållbarhet på de nya bostäder som produceras. Lika viktigt är det att minska klimatpåverkan av det befintliga beståndet. Ge de allmännyttiga bostadsbolagen i uppdrag att se över sin klimatpåverkan, och ställ skarpa krav på utsläppsminskningar. Skapa incitament för privatägda fastighetsägarna att göra detsamma.
- **Sätt kalkylräntan till halva statslåneräntan för att bedöma åtgärder för klimatanpassning och energieffektivisering.** Klimatanpassning av en fastighet innebär en låg risk eftersom det ökar sannolikheten att fastigheten kan fungera under hela sin livslängd, som mycket väl kan vara över 100 år beroende på vad det är för fastighet. Därmed borde kalkylräntan för klimatanpassning och energieffektivisering av fastigheter sänkas så att fler investeringar blir lönsamma.
- **Öka omställningsengagemanget – lokalt klimatkliv och folkbildningsstöd.** Genom att involvera föreningsliv i praktiskt omställningsarbete kan vi ”synliggöra” omställningen. Vi vill att stadens miljöförvaltning i samarbete med agenda 2030rådet ges uppdrag att stötta omställningsprojekt i lokalsamhället. Det kan vara odlingar eller andra klimatanpassningar i bostads- och hyresgästföreningar men det ska drivas av stockholmarna. Parallellt ska bildningsförbunden i Stockholm få stöd för att skapa kunskap om klimatfrågan och omställningen.

Biffen/Konsumtionen (kläderna, maten, flygresorna)

De konsumtionsbaserade utsläppen är svåra att mäta men Naturvårdsverket uppskattar dem till cirka 10 ton per person och år. En tredjedel av dessa kommer från offentliga investeringar och konsumtion och resterande från hushållen.

För att nå målet att stoppa temperaturökningen under två grader krävs att även de konsumtionsbaserade utsläppen minskar. De totala utsläppen måste år 2050 vara under ett ton per person i världen. Idag släpper en genomsnittlig svensk alltså ut mer än tio gånger så mycket.

Utsläppen måste minska både genom att andra länder tar sitt territoriella ansvar och minskar den fossila produktionen, men också genom att vi i Stockholm konsumerar annorlunda.

De största utsläppen från hushållen består av transporter, livsmedel och boende, men även kläder och skor står för stora utsläpp. Enligt FN:s handelsorgan UNCTAD skapar klädindustrin mer utsläpp globalt än flyget och sjöfarten tillsammans. Stockholmarnas konsumtionsmönster måste förändras och skifta till mer kvalitet, återbruk och fossilfria tjänster.

Offentlig sektor kan ha en stor påverkan på utsläppen från livsmedel. Genom tydliga klimatkrav i upphandlingarna kan kommunen och regionen minska utsläppen från livsmedlen i verksamheten och påverka aktörerna på marknaden att arbeta med klimatsmartare kost. Det arbetet leder dessutom till att förändra normer som påverkar även den privata livsmedelskonsumtionen på sikt.

Enligt Stockholms miljöförvaltning innebär bara stockholmarnas årliga flygresor drygt ett ton utsläpp av växthusgaser per person och år, det är mer än utsläppen från vägtrafiken i staden. Den allra största delen beror på utrikesresor, det är också de utsläppen som ökar medan utsläppen från inrikes flygresor varit konstant det senaste decenniet.

Prioriterade frågor att driva:

- **Konsumtionsbaserade utsläpp ska räknas och följas upp årligen.** Idag finns exempelvis i regionen ett mål om att minska de konsumtionsbaserade utsläppen, men det görs ingen uppföljning av stockholmarnas konsumtionsutsläpp. Mått och uppföljning ska införas.
- **Alla upphandlingar ska vara hållbara – vision 100 procent hållbar upphandlingspolitik.** Där det är möjligt ska staden och regionen ha fossilfrihet som krav i upphandlingar och där det ännu inte är möjligt ska krav som bidrar till minskade utsläpp och teknikutveckling ställas. Visionen måste vara en upphandlingspolitik som är 100 procent hållbar. Det innebär att upphandlingarna också ska vara socialt hållbara och alltid kräva kollektivavtal eller kollektivavtalsliknande villkor.
- **Gröna obligationer.** Genom att låna i gröna obligationer får låntagaren lägre rönta för investeringar som leder till minskade klimatutsläpp. Detta har använts i regionen och ska användas av både staden och regionen för att möjliggöra större investeringar.
- **Koldioxidmått på alla matinköp.** Utsläppen från livsmedel ska successivt minska och matsvinnet minimeras. Maten i kommunens och regionens verksamheter ska vara god, näringsrik och hållbar. Djurproduktionen står idag för 15 procent av de globala utsläppen och i Sverige behöver utsläppen från jordbruket minska kraftigt. För att minska vår totala påverkan behöver vi förändra normer. Med klimatmått på maten kommer kosten huvudsakligen att vara växtbaserad, men den kommer också kunna kompletteras med animaliskt protein och smaksättning för dem som så önskar.
- **Fritidsbibliotek och sportotek.** Utveckla biblioteken som koncept - öppna leksaksbibliotek, sportotek och vidga bokbibliotekens öppettider och verksamhet i syfte att nå fler och möjliggöra för att leksaker och idrottsredskap kan återanvändas av många barn.
- **Lägga ned Bromma flygplats.** En nedläggning av Bromma flygplats innebär att de territoriella utsläppen från flyg i Stockholms stad försvinner helt. Staden och regionen ska också använda sina informationsinsatser för att sprida kunskap om utrikesflygets klimatpåverkan samt klimatkompensera de flygresor som görs av stadens och regionens medarbetare. Stadens och regionens resepolitik uppdateras så att miljöaspekten väger tungt vid beslut om resor samt att krav ställs om att endast resa med aktörer som har kollektivavtal.

Från ord till handling - Styra mot klimatmålet och inriktningar

Forskningen är glasklar om läget och målen att vi ska minska våra klimatpåverkande utsläpp är tydliga, men ändå går det alldeles för långsamt. Utsläppen i Stockholmsregionen måste minska med åtta till tio procent per år om vi ska nå målet om netto-noll 2045. Det är det långt kvar, därför måste styrningen förändras.

En anledning till att utsläppen inte minskar i den takt som vi demokratiskt har beslutat att de ska är för att det finns målkonflikter. Detta är tydligt på trafikområdet. Forskningen är entydig med att investeringar i vägar ökar utsläppen, samtidigt investerar vi just nu i Förbifart Stockholm. Den nya motorvägen kommer öka effektiviteten av transporter förbi staden och mellan sydvästra och nordvästra Stockholm. Förbifart Stockholm ligger alltså i

linje med målet att öka transporteffektiviteten och minska trängseln men går på tvärs med målet om att minska klimatpåverkan. Dessa målkonflikter måste alltid synliggöras.

Utsläpp skapas i alla offentliga verksamheter och klimatpåverkan kan inte lösas av en förvaltning i linjeorganisationen. Det måste vara ett ansvar som delas av alla och kompetensen måste finnas i alla förvaltningar.

I Sverige har temperaturen enligt SMHI ökat med i snitt 1,7 grader. 2 grader för världen innebär därmed troligtvis betydligt mer i Sverige. Det kan jämföras med sommaren 2018 som var 1-4 grader högre än normalt beroende på var i landet man jämför. Även om vi lyckas nå det globala målet om max 2 grader måste Sverige alltså rusta sig för ett klimat med mer extremväder, fler översvämningar, fler torrperioder och mer intensiva värmeböljor. Därför måste vi klimatanpassa vårt samhälle.

Effektbristen riskerar att försvåra omställningen. En stor del av omställningen till ett klimatsmart samhälle bygger på elektrifiering. Många fordon beräknas drivas på el i framtiden och alla smarta lösningar som digitaliseringen erbjuder bygger på ständig tillgång till elektricitet. Idag finns ingen som har ansvaret för att säkerställa att det finns effekt.

Prioriterade frågor att driva:

- **Klimat effekter i alla tjänsteutlåtanden.** För att alla ska ta ansvar för utsläppsminskningarna och för att målkonflikter tidigt ska synliggöras ska alla tjänsteutlåtanden i staden och regionen redogöra för klimat effekten av framlagda förslag.
- **Ta fram en klimatanpassningsplan.** Vi kommer att behöva ökad kapacitet för kraftiga skyfall, skydd för våra vattentäkter och beredskap för långvariga värmeböljor. Det behövs en regional plan med tydligt utpekade ansvar.
- **Inför en regional energiförsörjningsplan.** Vi en växande stad och en strukturomvandling som bygger mycket på elförsörjning. Det behövs en sammanhållen strategi för att säkerställa att vi inte riskerar återkommande situationer med effektbrist.



Socialdemokraterna
I STOCKHOLM

www.socialdemokraterna.se
info@stockholm.socialdemokraterna.se