

(-) Ola Gabrielson

MP Gabi Rehbinder e.y.

SKRIVELSE

LOKALA MYNDIGHETERS ANSVAR FÖR KLIMATET

Stadsdelsförvaltningen bör

- Upprätthålla en plan för hur stadsdelen långsiktigt ska möta klimatkrisen, stadsplanemässigt, socialt, och ekonomiskt;
- Ta ansvar för att stadsdelens fysiska utveckling rimmar med Sveriges klimatmål;
- Ta ansvar för ett brett arbete för att förändra invånarens attityder runt klimat;
- Snarast upprätta en plan för detta arbete för denna mandatperiod;
- Sätta delmål och anslå resurser för dessa i varje årsbudget;
- Redovisa arbetet i månads-, tertial-, och årsberättelser.

BAKGRUND**Ett instabilt klimat kostar pengar**

I mitten av november var det fortfarande sommar i södra Sverige, meteorologiskt sett. En vecka senare var södra halvan av landet täckt av snö, ända upp till Östersund. Stockholm fick mycket snö, upp till en halvmeter.

SMHI förklarade snön med att Östersjön var varmare än vanligt, och luften ovanför blev extra fuktig. När vi sedan fick kalla vindar från öster som flyttade in fukten över land och kylde ned den så var extrem snö ett faktum.

Snön gjorde att delar av Sverige stannade. Vägarna hann inte plogas lika fort som de snöade igen, och många bilar fastnade eller körde i diket. I Stockholm slutade bussarna att gå och tåg blev försenade eller inställda. På nyheterna uppmanades dem som kan att jobba hemifrån. Snön blev för tung för träd och buskar, grenar och hela träd föll över vägar och el/teleledningar, och många hushåll blev utan el och telefon. Erfarenhetsmässigt kostade snön samhället miljarder i skador och förlorad produktion (MSB).

Detta har hänt förut, men likafullt verkar vi inte ha varit beredda. Sverige kör på som vanligt, som att det inte lönar sig att säkra infrastruktur och näringsliv eftersom "detta händer så sällan". Återigen agerar vi som om vi trodde att detta var sista snöovädret någonsin. På samma sätt har vi agerat efter stormar och efter översvämningar, som t.ex. i Gävle och på Enskedefältet sommaren 2021. Samtidigt har halva Sverige problem med torka och bristande tillgång till vatten. Återigen: Skador och förlorad produktion, och detta kostar pengar. Det finns beräkningar som ger att varje timme som vi skjuter upp omställningen till utsläppsfri ekonomi kostar Sverige runt tre miljoner kronor. Per timme. Bara den del av hela kostnaden för omställningen som gör den till ett större jobb och därmed dyrare. (Aftonbladet)

Problemet är att i takt med att klimatet blir varmare blir extrema väderhändelser vanligare, delvis på grund av att det oftare blir tillräckligt varmt för att utlösa extremväder, delvis därför att vädersystemen flyttar på sig när planeten blir varmare. FN:s expertpanel IPCC förutspår att översvämningar blir 50% vanligare och torka 100% vanligare när jordens medeltemperatur ökat mer än 1,5 grader, vilket ser ut att ske inom en generation (AR6 TS.10). Lägg till det att Sverige, liksom andra länder runt nordpolen, värms upp ungefär dubbelt så fort som planeten totalt.

Exempel på områden där det redan nu har visat sig vara och kunna bli problematiskt framöver pga översvämningar är tex Enskedefältet som visat sig innebära betydande utmaningar vilket kan påverka både fortsatt byggnation och framtida invånare. Generellt att bygga bostäder i områden som hotas av översvämningar, redan har översvämmats och som sannolikt kommer att drabbas igen ser ut som en förlustaffär ur samhällsperspektiv, framför allt för dem som ska bo där i framtiden och innebär också ökade risker ur krisberedskaps synpunkt. Det är också osäkert om försäkringsbolagen kommer att vilja försäkra dem. Viktigt ur krisberedskaps syfte är att även kartlägga och undvika grundvattendepåer vid framtida byggnation både för att kunna säkra upp vårt behov av vatten framöver vid klimatförändringar samt pga driftstopp pga elavbrott, bristande underhåll på de pumpar som används även där med översvämningar men även för att undvika framtida möjliga slukhål (sinkholes).

De flesta svenskar är ganska överens om att klimatet blir värre och att någon borde göra något åt saken. Vad som måste göras, vem som ska göra det, och när det måste ske är vi mer oense om. De som har räknat på kostnaderna är dock klara på att det vore mycket billigare att förebygga problemet än att städa upp och reparera när skadan väl är skedd. Sverige är ett rikt land med hög kompetens och har ett mycket bra utgångsläge för förebyggande arbete. Och vi vet redan att det främst handlar om att minska våra utsläpp.

Stockholm är en gynnad stad. Vi får (nästan) utsläppsfri el från älvar i norr och kärnkraft från längre söderut. Vi har ett väl utbyggt kollektivtrafiknät som med låga utsläpp per passagerarkilometer kan ta oss runt i hela regionen. Vi har nästan inga större fabriker som ger stora utsläpp. Likafullt orsakar den genomsnittlige stockholmaren nästan tio gånger mer utsläpp än vad som är rimligt om vi vill rädda klimatet. Anledningarna är flera, t.ex.:

- Staden växer och utvecklas snabbare än att kollektivtrafiken kan hänga med, vilket tvingar fram mer biltrafik
- Många stockholmare har tillräckligt bra ekonomi för att "unna sig" saker, som att köra bil till jobbet
- Vi använder mycket av våra pengar till konsumtion, ofta av varor/tjänster med hög klimatpåverkan
- En extra "smutsig" typ av konsumtion är flygresor. Stockholmare flyger oftare och längre än andra

Och så vidare. Det räcker alltså inte att, som staden gärna gör i årsberättelser, fokusera på förvaltningens egna utsläpp eller ens de utsläpp som sker inom vårt geografiska område; Stockholms bidrag till överskottet av klimatgaser i atmosfären är mycket större än så. Om Stockholm ska bli klimatneutralt så krävs förändringar av vår konsumtion.

Så vad kan lokala myndigheter göra åt saken?

En kommun, och ännu mindre en stadsdel, kan naturligtvis inte styra sina invånares konsumtion särskilt mycket. Däremot finns det många sätt att indirekt påverka konsumtionen, som till exempel:

- Biltrafikens andel av utsläppen kan påverkas på flera sätt. Kommunen kan minska resor till och från jobbet genom att styra etableringen av arbetsplatser så att ett större utbud av välbetalda jobb och bra skolor finns där folk faktiskt bor. Vi kan underlätta för distansarbete genom att skapa kontorshotell i ytterstaden dit företag kan förlägga satelliter. Vi kan göra det säkrare att cykla och gå. Vi kan stoppa uppväxten av stora shoppingcenter som bara kan nås med bil. Grundprincipen borde vara att allt som behövs i ett vardagsliv finns inom en kort promenad eller cykeltur från bostaden ("15-minutersstaden").

Långsiktigt kan det ifrågasättas om och hur mycket Stockholm klarar av att bli större. Stadens tillväxt sker delvis på bekostnad av landsbygden, vilket ökar polariseringen, och ju större staden är desto dyrare blir den att bo i -efterfrågan driver upp priserna för bostäder i centralt läge, och de som inte har råd får istället betala med långa resor till jobb och samhällsservice. Resandet skapar trängsel och trafikproblem. Förtätning ger automatiskt dyrare bostäder eftersom de hamnar på mark som förut inte ansågs lönsam att bygga på. Alternativt byggs det på parkmark och andra grönområden, vilket tar ifrån de redan boende deras omgivning. Lokala politiker är de som bör ta ansvar för sitt områdes långsiktiga hållbarhet, och som stöd för detta behöver de en lokal planering på 30-40 års sikt, baserad på, men även som feedback till, existerande regional planering.

Elbilar nämns ofta som en klimatneutral mobilitetslösning. Tyvärr är det inte helt korrekt -elbilar är klart mycket bättre än fossilbilar men de behöver fortfarande infrastruktur, är relativt tunga och drar därmed extra energi, dels vid tillverkningen och dels då de körs. Dessutom är de, även om de nu minskar i pris, liksom övriga bilar dyra. Så länge elbilar byggs för att helt ersätta fossilbilar vad avser mängd, prestanda och räckvidd kommer detta att gälla. En möjlig variant vore att skapa en ny klass av fordon, en lätt elbil/elektrisk "citycart" optimerad för nära region/stadstrafik för att komplettera kollektivtrafiken. Stockholm och övriga storstäder skulle kunna gynna en sådan utveckling genom att t.ex. helt (till att börja med) eller delvis befria dessa fordon från trängselskatt och parkeringsavgifter.

- Kött, framför allt nöt- och fårkött, är mycket dyrt ur både ekonomisk- och klimatsynpunkt. Trots det har vi svenskar ökat vår köttkonsumtion med mer än 60% de senaste decennierna till idag över 80 kg per person och år (Naturvårdsverket). Köttkonsumtionen, och med den även mejeriprodukter, måste minskas drastiskt om klimatet ska ha en chans. Tillsammans med en ordentlig reduktion av matsvinnet skulle det kunna sänka vår klimatpåverkan med 15-20%. Dessutom finns det forskning som visar att det skulle förbättra folkhälsan.

Att ändra folks matvanor är inte gjort i en handvändning, och kräver antagligen mycket påverkan från många olika håll och under lång tid. Lokala politiker och förvaltning, i kraft av att vara kontaktytan i mycket av medborgarens kontakt med samhället, måste medverka i detta. Mycket görs redan, ett utmärkt exempel är menyerna på förskolor och äldreboende, och mer borde kunna göras via medborgarkontor och andra verksamheter.

- Svenskarna är ett av världens mest skuldyngda folk (SCB). Den hittills mycket låga bankräntan har gjort att vi ändå inte betalat av lånen så fort vi kunnat, utan istället använt mycket av våra inkomster till konsumtion. Stockholmare konsumerar i genomsnitt mer än andra svenskar, av flera olika skäl men kanske främst på grund av ett större utbud av varor och tjänster kombinerat med högre inkomster. Att styra invånarna bort från klimatskadlig konsumtion är nog inte lätt, och kräver antagligen förutom andra åtgärder att göra klimatvänligare alternativ tillgängliga (kultur, idrott, naturupplevelser, etc) och att höja intresset för sparande. Medborgarnas investeringar i hållbar infrastruktur, som utsläppsfri energiproduktion, kan stimuleras mer. Så även privata initiativ till klimatvänlig fritidsverksamhet, som teaterföreningar, cykelklubbar, arrangörer för konstutställningar eller rockkonserter.
- Nöjesresor är en ökande andel av vår konsumtion. Vi stockholmare tycks anse att vi kan unna oss att flyga långt bort för semester och dessutom ta oss en weekendresa till någon europeisk stad då och då. Möjligen kan ursäkten vara att vi behöver komma bort från stressen här; i så fall kan det kanske löna sig att göra Stockholm lite mindre stressig och mer inbjudande, att göra konceptet "hemester" till en realitet. Mycket i den vägen görs redan, men tyvärr motverkas det av annat som staden står bakom, som t.ex. den förtätning som gör att invånarnas livsrum stegvis krymper.

Samtidigt som vi gör staden mer attraktiv för invånarna att stanna i så kan det också locka fler turister, vilket gör konkurrensen om staden större. Här står turistindustrins intressen emot stockholmarnas. Om vi seriöst vill minska stockholmarnas utlandsresor så måste vi därför prioritera de boendes intressen. Enklaste och bästa lösningen är kanske att skapa nya och utveckla existerande småskaliga attraktioner där folk bor, som att bevara parker och grönområden, fler idrottsplatser, teatrar/biografer, källbackar, plaskdammar, gokartbanor, etc. Här har lokala politiker huvudrollen.

Många människor och organisationer betraktar förslag som dem ovan som att de stör människors privata val eller hindrar utvecklingen, och går utanför myndigheters rådighet. Då kan vi bara konstatera att i dagens läge (och som det egentligen varit genom hela historien) så är det naturen som ställer villkoren. Och naturen förhandlar man inte med.