



Ingmarie Ahlberg
Avdelningen för Miljö och teknik
Telefon: 08-508 264 54
ingmarie.ahlberg@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2013-03-14

Remiss om Naturvårdsverkets rapport om klimatfärdplan 2050

Förslag till beslut

1. Anse remissen besvarad med detta tjänsteutlåtande.
2. Justera beslutet omedelbart

Gunnar Jensen/Tf

Marita Anheim

Bakgrund

Kommunstyrelsen har remitterat Naturvårdsverkets rapport om klimatfärdplan 2050 "Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050" till exploateringsnämnden. Remisstiden sträcker sig till den 14 mars 2013. Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag utarbetat ett underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050.

Remissen

Regeringen gav i juli 2011 Naturvårdsverket i uppdrag att lämna ett underlag till en svensk färdplan för att uppnå visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Naturvårdsverket menar att visionen kan nås genom:

- Stora inhemska utsläppsminskningar. Det ses som den viktigaste beståndsdelens på längre sikt.
- Bidrag från ett ökat nettoupptag av koldioxid i skog och mark.
- Inköp av utsläppsrätter på internationella marknader.

Av de tre angreppssätten framhålls särskilt att det krävs omfattande utsläppsminskningar i framförallt transportsektorn och inom industrin. Omställningen av transportsektorn handlar om fyra parallella delar; utveckling mot ett mer transportsnålt samhälle, överflyttning till energieffektivare trafikslag, energieffektivisering av fordon och farkoster, samt förnybara drivmedel.

Naturvårdsverket menar att det inte är meningsfullt att föreslå styrmedel som sträcker sig ända fram till 2050. Istället har ansatsen varit att identifiera och föreslå styrmedel som behöver införas eller skärpas i steg inom en relativt snar framtid för att det ska finnas förutsättningar för att sänka utsläppen till nära noll till 2050. I första hand har förslagen till styrmedelsskärpningar inriktats mot att påverka investeringar i teknik eller infrastruktur som har lång livslängd eller kräver utveckling, demonstration och skapande av marknader för nya tekniker.

Visionen om inga nettoutsläpp bör inte gälla isolerat för år 2050. Det är de ackumulerade utsläppen av växthusgaser som ger upphov till klimatförändringarna. Det är lika viktigt att begränsa de årliga utsläppen för hela perioden till 2050 som år 2050. Sverige borde därför även formulera en ambition för hur landets åtaganden om utsläppsminskningar bör utvecklas på vägen från idag till 2050.

Samhällets olika aktörer behöver transparenta, och långsiktiga spelregler för att ges en chans att väga in behovet att minska utsläppen till mycket låga nivåer, exempelvis när de fattar beslut om investeringar i teknik eller infrastruktur med lång livslängd.

Kraven på energihushållning i byggreglerna bör revideras. Den nya nivån på kraven bör baseras på samhällsekonomiska analyser som väger in långsiktiga bedömningar av koldioxidpriser.

Eftersom resande och godstransporter alltmer sker utanför den egna kommunen så behöver bebyggelse-, transport- och översiktsplaneringen ske också på regional nivå, vilket inte är ett krav idag.

Beslut inom andra politikområden än energipolitiken och miljöpolitiken påverkar också utsläpp av växthusgaser direkt eller indirekt. Det gäller t ex beslut inom finanspolitiken, näringspolitiken, jordbrukspolitiken och transportpolitiken. Även beslut inom t ex forskning, utbildning och regionalpolitik påverkar utsläppen av växthusgaser. Klimateffekterna av olika beslut behöver beaktas inom alla politikområden.

Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontoret vill inledningsvis påpeka att denna typ av färdplan är viktig eftersom långsiktiga visions- och åtgärdsstrategier ger förutsägbarhet inom klimatpolitiken och därmed underlättar för alla aktörer.

Underlaget till färdplan är överblickbart då det är omfattande och splittrat, dvs samma frågor återkommer på fler ställen.

Naturvårdsverkets klimatfärdplan har inte skarpa åtgärdsförslag utan har mer karaktären av allmänna analyser och hänvisar till att fortsatta utredningar krävs i en del frågor. Färdplanen är inte så distinkt att det tydligt går att utläsa hur målen om minskade klimatutsläpp ska nås. Det finns stor tilltro till att framtida teknik ska kunna minska växthusgasutsläppen.

I underlaget till den nationella färdplanen betonas vikten av att analysera klimateffekter av beslut inom olika politikområden. Detta bör sannolikt innebära mer och bättre samordnade beslut inom olika politikområden avseende klimatpåverkan. Dock kan färdplanens uppdelning på olika sektorer innebära att ett samlat samhällsbyggnadsperspektiv inte fångas upp. Att bygga stad innebär i princip att alla de samhällssektorer som finns i färdplanen berörs.

För kommunernas arbete med att utveckla och implementera ny teknik, nya organisationer, nya system och processer som ska leda till minskad klimatpåverkan behövs resurser och utvecklingsstöd. För att få så bra effekt som möjligt är det viktigt att inventera kommunernas förutsättningar och eventuella behov av stöd i klimatarbetet.

I Naturvårdsverkets klimatfärdplan föreslås att kraven på energihushållning i Boverkets Bygg Regler bör revideras utifrån samhällsekonomiska analyser. Exploateringskontoret anser att detta måste vara ett krav och att det krävs en snabb tidplan för detta om Sverige ska lyckas leva upp till mål och krav både nationellt och i EU.



Stockholms stad har länge tillämpat krav på energihushållning vid nybyggnation på stadens mark. Detta har bidragit till en utveckling med nybyggda hus som har bättre energiprestanda än BBR hus.

Naturvårdsverket trycker särskilt på behovet att minska utsläppen av klimatgaser från transportsektorn. Detta stämmer väl med de analyser som Stockholms stad gjort för omställningen till fossilbränslefritt Stockholm 2050.

För att exploateringskontoret ska kunna genomföra projekt med hänsyn till att utveckla fossilbränslefria transportlösningar krävs att det finns tydliga strategier för staden och regionen som stöd. Naturvårdsverket föreslår ändringar i planlagstiftningen och att ekonomiska planeringsstöd och sanktionsmöjligheter behöver utredas. Exploateringskontoret anser att denna utveckling bör ske i nära samverkan med kommuner för att undvika att ny trubbig och ineffektiv styrning skapas genom ändringar i bl.a. planlagstiftningen. I underlag till den nationella färdplanen framhålls också vikten av att kollektivtrafiken byggs ut. Detta kräver tydliga strategier för att det ska bli ekonomiskt möjligt.

För att kunna ställa om till ett transportsnålt samhälle är det viktigt med en samordning mellan kommunerna inom regionen vid bebyggelse- och transportplanering.

Klimatpåverkan från byggsektorn bör belysts mer i färdplanen. Det kommer att vara en utmaning att minska klimatpåverkan från byggnader och anläggningar. För byggtransporter finns det utvecklingsbehov som inte fångas upp i Naturvårdsverkets klimatfärdplan. Förutom byggmaterial som ska till byggarbetsplatsen ser vi också att ungefär hälften av de tunga transporterna i Stockholm utgörs av schaktmassor. Detta kräver att vi ser klimatproblematiken i ett vidare perspektiv och tas med i färdplanen.

Slut