

Handläggare
Örjan Lönngrén
Telefon: 08 508 28 173

Till
Miljö- och hälsoskyddsnaömden
2019-08-27 p. 14

Reviderad Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020 – 2045

Remiss från kommunstyrelsen Dnr. KS 2019/1053

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Justera ärendet omedelbart.

Anna Hadenius
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Kommunstyrelsen har remitterat Länsstyrelsen Stockholms klimatstrategi *Reviderad Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020 – 2045*. Svar ska ha inkommit till Kommunstyrelsen senast 2019-08-30.

Ärendet

Länsstyrelsen har reviderat länets klimat- och energistrategi. Strategin är nu ute på remiss. Huvudavsikten med strategin är att den ska ligga till grund för samverkan inom regionen mellan Länsstyrelsen, Region Stockholm och kommunerna i Stockholms län.

Länsstyrelsen skriver att *kärnan i strategin är en aktiv samverkan. Strategin ska också fungera som ett ramverk att förhålla sig till i arbetet med att uppnå de nationella klimat- och energipolitiska målen. Den beskriver nuläget och visar vilka utmaningar som länet behöver hantera för att uppnå netto-noll utsläpp av växthusgaser till senast 2045. Strategin vänder sig huvudsakligen till länets offentliga aktörer.*

I strategin beskrivs inte några konkreta åtgärder, utan resonemang förs om problembilden idag och strategiska utmaningar behandlas kortfattat inom fyra områden: transporter och resande, energiförsörjning, samhällsplanering och bebyggelse samt konsumtion.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Länsstyrelsens förslag till klimat- och energistrategi 2020 – 2045 ger en översiktlig bild av läget i Stockholms län. Miljöförvaltningen ställer sig bakom beskrivningen liksom de flesta av Länsstyrelsens skrivningar om strategiska utmaningar.

Däremot ställer sig förvaltningen frågande till vilken roll strategin kommer att få i klimatarbetet, i och med att den är så allmänt hållen och inte innehåller några analyser om hur klimatmålen ska nås, uppföljningsbara delmål, konkreta åtgärder eller något system för uppföljning.

Länsstyrelsen är bunden av Sveriges klimatlag som innebär att Sverige ska ha: Utöver målet om netto-noll utsläpp år 2045 finns följande delmål:

- 70 procent minskning av utsläppen från transportsektorn till 2030 jämfört med 2010.
- 100 procent förnybar elproduktion till 2040.
- 50 procent effektivare energianvändning 2030 jämfört med 2005.

Förvaltningen ser inte att strategin leder till att målen i klimatlagen kommer att klaras. Länsstyrelsen skriver vidare att det behövs utsläppsminskningar med 8-10 % per år för att klara dessa mål. De skriver vidare att om utlandsresor medräknas och möjligheter till negativa utsläpp bortses ifrån behöver utsläppen minska 16 procent årligen i Stockholms län under perioden 2020–2040. Här borde strategin tydligare pekat ut vad olika aktörer måste göra konkret för att utsläppen ska börja minska i den takt som krävs. Strategin bör omarbetas med en konkret handlingsplan som:

- Sätter upp tidsatta mål för utsläppsminskningarna som årligen följs upp
- pekar ut tillräckliga åtgärder och ansvariga aktörer för att nå klimatlagens mål,
- träffar överenskommelser med dessa aktörer om genomförandet.

Länsstyrelsens förslag – samverkan

Länsstyrelsen föreslår bildandet av Klimatsamverkan Stockholm, där arbetet leds gemensamt av Länsstyrelsen, Region Stockholm, Kommunförbundet StorSthlm och Trafikverket Region Stockholm.

Klimatsamverkan bör ske på strategisk nivå inom ramen för den befintliga Miljö- och samhällsbyggnadsdialogen.

Miljöförvaltningens synpunkter – samverkan

Förvaltningen välkomnar ett fördjupat arbete inom regionen runt klimatfrågan. Viktigt är dock att samverkan inte begränsas till strategiskt arbete, utan också handlar om att utveckla konkreta åtgärder där en aktör, till exempel en kommun, inte ensam kan nå hållbara lösningar. Ett annat viktigt verksamhetsfält där samverkan kan ha stor betydelse är vid påverkansarbete på regering och EU om regelverk som parterna anser skulle behöva ses över. Här finns behov inte minst inom transportsektorn, där en snabb utfasning av fossila drivmedel behöver ske för att klara klimatmålen. För närvarande finns inte tillräckliga långsiktiga spelregler för att åstadkomma detta.

Om Klimatsamverkan Stockholm ska få effekt måste samarbetet initieras snarast och ha ett tydligt uppdrag och styrning. Förvaltningen ser en risk med det föreslagna delade ledarskapet.

Länsstyrelsen – Transporter och resande

Länsstyrelsen konstaterar att *regeringen har fattat beslut om att transportsektorn ska minska utsläppen med 70 procent till 2030, vilket är en stor utmaning för Stockholms län. För att nå målet krävs att omställningen av transportsystemet sker parallellt inom tre områden:*

- *ökad transporteffektivitet*
- *öka andelen energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster*
- *öka andelen förnybara drivmedel.*

I analysen av strategiska utmaningar nämner Länsstyrelsen att *utifrån beräkningar av de volymer drivmedel som vi har behov av idag och i framtiden är det en stor utmaning att öka den egna produktionen av biodrivmedel i länet. Det finns dock en outnyttjad potential att använda exempelvis matavfall för att öka produktionen. Bland annat krävs mer kunskap inom området och samverkan mellan offentliga aktörer och privata företag.*

Miljöförvaltningen – Transporter och resande

I och med att transporter av gods och människor sker mellan kommunerna i regionen är det viktigt med samarbeten som kan leda till effektivare godstransporter och resmönster. Inom dessa områden skulle ökat samarbete kunna påskynda arbetet på ett gynnsamt sätt.

Miljöförvaltningen håller med om att produktionen av biodrivmedel behöver öka kraftigt. De största hindren är dock att regelverken runt biodrivmedel har alltför korta tidshorisonter, varför presumtiva producenter inte vågar göra investeringar. Till exempel gäller nuvarande reduktionsplikt bara fram till 2021. Därtill behöver det komma tydligare signaler om att de fossila drivmedlen ska fasa ut. Eftersom fordon håller i ca 20 år så måste fordonsköpare snarast få signaler om vilka fordon och drivmedel de ska satsa på för att inte köpa fel typ av fordon som senare visar sig bli otillåtna.

Förvaltningen vill betona att biodrivmedelsproduktionen inte nödvändigtvis måste ske inom regionen. Det viktigaste är att biodrivmedlen produceras på ett så hållbart sett som möjligt och att de snabbt kan komma att ersätta de fossila drivmedlen som regionen idag huvudsakligen använder.

Förvaltningen anser att det är synnerligen angeläget att arbeta för att regeringen och EU beslutar om långsiktiga regler för produktion, skatter m.m. av biodrivmedel. Långsiktiga regler är förutsättningen för att näringslivet ska våga investera i nya anläggningar och infrastruktur. Detta är ett exempel där uppvaktningar av regeringen från en enad region skulle kunna vara till hjälp för att uppnå önskade resultat.

Länsstyrelsen – Energiförsörjning

I klimatstrategin beskrivs hur energiförsörjningen av regionen sker idag. Cirka en tredjedel av energin som används inom regionen har fossilt ursprung, varav nästan allt av detta används inom transportsektorn.

Bland de strategiska utmaningarna nämns: *Behov av ökad elproduktionen i länet; Behov av att säkra tillgången [på el]; Behov av samverkan i elförsörjning.*

Miljöförvaltningen – Energiförsörjning

De strategiska utmaningarna som nämns av Länsstyrelsen handlar alla om eleffektbristen som uppmärksammats under det senaste året. Förvaltningen instämmer i att detta är en synnerligen angelägen fråga. Ett flertal samarbeten har också startats lokalt, regionalt och nationellt där Stockholms stad deltar. På lokal nivå diskuteras hur olika aktörer kan minska sitt effektuttag vid tidpunkter då effektbrist kan uppstå. Frågorna om inmatning av el på region- och lokalnäten samt lokal elproduktion är dock komplexa och handlar en hel del om statliga regelverk och skatter som inte kan lösas på regional nivå. För delar av klimatarbetet är effektfrågan idag

begränsande. Det gäller t.ex. spillvärme från serverhallar som är en bra källa till fjärrvärme men där nuvarande eleffekt inte är tillräcklig för en utbyggnad. Det gäller likaså elanslutning av fartyg i hamnarna så att de slipper köra på sina hjälpmotorer för att generera el.

Länsstyrelsen – Samhällsplanering och bebyggelse

Länsstyrelsen betonar vikten av samhällsplanering med ny bebyggelse i lägen nära kapacitetsstark kollektivtrafik. Vidare nämns att byggande behöver ske med låga utsläpp av växthusgaser samt att det finns ett stort renoveringsbehov, framför allt inom det så kallade miljonprogrammet. Det är då viktigt att dessa renoveringar sker med en hög grad av energieffektivitet och fossilfrihet. Samtidigt finns det risk för ökad segregation om renoveringarna ökar bostadskostnaderna.

Miljöförvaltningen – Samhällsplanering och bebyggelse

Förvaltningen ställer sig i alla delar bakom Länsstyrelsens resonemang runt samhällsplanering och bebyggelse. Samtidigt vill förvaltningen uppmärksamma att det är viktigt att inte enbart koncentrera strategier för planeringen av bostäder och arbetsplatser. En stor del av invånarnas fritidsresor sker med bil, därför att det upplevs besvärligt att ta sig till affärer och fritidsaktiviteter med kollektiva transporter eller cykel. Vid planering av var större affärscentra, idrottsplatser och liknande ska lokaliseras, skulle samverkan inom regionen vara värdefull.

Länsstyrelsen – Konsumtion

Länsstyrelsen beskriver svenskars klimatpåverkan utifrån Naturvårdsverkets beräkningar. I strategin hänvisas också till konsumtionsmålet som finns inskrivet i RUFSS 2050. Målet om konsumtion säger att de direkta och indirekta utsläppen per invånare ska halveras till 2030 jämfört med 2014.

Miljöförvaltningen – Konsumtion

Förvaltningen delar länsstyrelsens uppfattning att en stor del av utsläppen härrör sig från medborgarnas konsumtion av varor och tjänster. En del av dessa hanteras redan inom de tidigare avsnitten men inte de som produceras utanför länets gränser. Långväga flyg, import av mat och varor som t.ex. byggmaterial leder till utsläpp som länets invånare ger upphov till utanför länet.

Samhället har begränsade möjligheter att styra medborgarnas konsumtion. De medel som står till buds är främst genom information samt genom att föregå med gott exempel.

Förvaltningen anser att kommuner och landsting till stor utsträckning kan börja med att minska klimatpåverkan från de egna verksamheterna. Sett utifrån klimatpåverkan inom en kommuns organisation uppkommer de i särklass största utsläppen i samband med ny- och ombyggnader av byggnader samt entreprenadarbeten. Stockholms stads fastighetsbolag har påbörjat arbete med att klimatberäkna nybyggnadsprojekt, för att på sikt kunna ställa krav vid upphandlingar.

Inom förskola, skola och äldreomsorg serveras över 100 000 portioner mat dagligen, enbart inom Stockholms stads organisation. I Stockholms stad pågår ett arbete med matens klimatpåverkan och vad som kan göras för att minska denna påverkan.

Kommuner och landstingets mest verkningsfulla åtgärd är att ställa klimatkrav vid olika upphandlingar. Inom regionen skulle enhetliga krav kunna tas fram i samverkan mellan kommunerna och landstinget. Med enhetliga krav skulle regionen bli en maktfaktor med stora möjligheter att påverka leverantörer och producenter.

Att kommuner i första hand arbetar med att minska de indirekta utsläppen av växthusgaser inom den egna organisationen, innebär naturligtvis inte att kommuner inte också kan arbeta med medborgarnas konsumtion. Det arbetet handlar dock mer om information och planering så det är lätt för konsumenterna att göra rätt.

För att komma tillrätta med utsläppen från konsumtion bedömer förvaltningen att det behövs andra styrmedel och incitament som styr konsumtionen ifrån höga utsläpp av växthusgaser. Detta är en fråga som måste tas med regering och riksdag.

SLUT

Bilagor

1. Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020 – 2045