



Yttrande över remiss av delbetänkande från Miljömålsberedningen med förslag om en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, SOU 2016:47

Göteborgs Stads synpunkter på delbetänkandet

Göteborgs Stad är överlag positiv till miljömålsberedningens förslag och ser att det ligger en styrka i att strategin har en bred politisk förankring. Ambitionen med att integrera klimatfrågan i alla politikområden är också positivt. Stadens noterar att de långsiktiga målen är ambitiösa men att de föreslagna etappmålen är mer försiktiga. Detta innebär att utsläppsminskningar inte sker så tidigt under perioden vilket leder till större krav på omfattande åtgärder under slutet av perioden.

Större utsläppsminskningar i närtid behövs

Beredningen återupprepar även i detta betänkande att ambitionen är att Sverige ska vara ett ledande land i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets ambitiösa målsättningar och ta ansvar för landets historiska utsläpp.

Etappmålen utgår från att de stora utsläppsminskningarna sker inom transportsektorn, vilket är naturligt då det är där stora majoriteten av utsläppen inom den icke-handlande sektorn sker. Samtidigt står de övriga sektorerna jordbruk, byggande, icke-handlande industri och flyg tillsammans för betydande utsläpp, vilket gör tydliga och skarpa mål nödvändiga även där. Dessutom har miljömålsberedningen valt att lägga fram ett mål för transportsektorn som är mindre ambitiöst än det mål som utredningen om fossiloberoende fordonsflotta; Fossilfrihet på väg (FFF, SOU 2013:84) med minus 80 procents utsläpp från vägtransporterna med teknisk potential för minus 90 procents minskning till 2030. Det är även mindre ambitiöst än Göteborgs stads mål i det klimatstrategiska programmet: "Koldioxidutsläppen från vägtransporter inom Göteborgs geografiska område ska minska med 80 procent till år 2030 jämfört med år 2010."

Förslagen på etappmål för den icke handlande sektorn är ambitiösa men är sannolikt inte tillräckliga för att klara ett 1,5 graders mål. För att nå detta skulle etappmålet snarare ligga i linje med det som i utredningen kallas utsläppsbana 4, Fossilfritt till 2030. Beredningen konstaterar själva att det är de kumulativa utsläppen som avgör storleken på klimatförändringen och då väger utsläppsminskningar i närtid mycket tyngre än minskningar som sker längre fram. Göteborgs Stad ser en brist i att utsläppsbanan inte är brantare inledningsvis.

Integrering av klimatfrågan i alla politikområden

Beredningen bedömer att klimatfrågan behöver integreras i alla politikområden. Därför föreslår att regeringen i samband med nästa översyn av respektive övergripande samhällsmål ser över och vid behov omformulerar dessa så att de är förenliga med klimatmålen. Exempel på samhällsmål som beredningen anser bör samordnas med de

klimatpolitiska målen är budget och finanspolitiska mål samt mål inom transport- och energisektorerna. Staden instämmer i denna bedömning och anser att det är av stor vikt att detta genomförs.

Regionala och lokala klimatarbetet

Beredningen konstaterar att kommuner, landsting och regioner har en stor möjlighet och ett stort ansvar att inom transport- och bostadssektorerna bidra till en minskad klimatpåverkan och en förbättrad luftkvalitet. Göteborgs Stad instämmer i detta men vill tillägga att kommunerna även kan spela en viktig roll på klimatområdet när det gäller övriga sektorer. Kommunernas arbete med mat- och jordbruksfrågor, konsumtion och livsstilsfrågor, energiproduktion etcetera är också viktigt för att nå framgångar inom klimatområdet.

Beredningen anser att statens roll i första hand är att skapa förutsättningar för ett aktivt kommunalt klimatarbete på lokal och regional nivå, exempelvis genom att undanröja eventuella hinder i nationell lagstiftning och genom att i specifika fall delegera beslutsbefogenheter från den statliga nivån till kommunerna för att underlätta omställningsarbetet. Staten kan även använda ekonomiska styrmedel till kommuner och landsting för att stimulera lokalt och regionalt miljö- och klimatarbete. Göteborgs Stad instämmer i detta och är positivt till beredningens förslag på strategier och styrmedel som verkar i denna riktning.

Förslag på sektorsvisa strategier och styrmedel

Jordbruk

Beredningen konstaterar att utsläppen från livsmedelskonsumtionen behöver minska och att det kan göras genom förändrade kostvanor med till exempel mer vegetabilier, mindre kött, säsongsbaserad kost och minskat matsvinn. De konstaterar även att åtgärder behövs för att underlätta för privatkonsumenter och offentlig sektor att konsumera livsmedel med lägre klimat- och miljöpåverkan. Beredningen föreslår inte några tydliga mål, åtgärder eller styrmedel som skulle stödja en sådan förändring vilket Göteborgs Stad anser vore önskvärt.

Konsumtion

Beredningen konstaterar att i enlighet med generationsmålet och miljömålet om Begränsad klimatpåverkan kommer Sverige behöva överväga att vidta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser kopplat till konsumtion. De redovisar för Naturvårdsverkets ståndpunkt att den höga och ökande konsumtionen är ett av de största hindren för att nästa generation ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Beredningen går inte längre än att konstatera att det finns anledning att överväga styrmedel, strategier och åtgärder för att tillgodose att utvecklingen är förenlig med generationsmålet. Beredningen föreslår inget utsläppsminskingsmål kopplat till konsumtion, men konstaterar att varje regering har möjligheter att besluta om och vidta åtgärder.

För att Göteborgs stad ska nå det långsiktiga klimatmålet med en hållbar och rättvis utsläppsnivå för koldioxid och målet för de konsumtionsbaserade utsläpp år 2035 är det viktigt att lösa konsumtionens miljöproblematik. Göteborgs Stad saknar konsumtionsperspektivet i strategin och anser att det är en brist att beredningen inte lämnar förslag om åtgärder och mål för att främja en hållbar konsumtion.

Cirkulär ekonomi

Resurseffektivitet och cirkulär ekonomi betonas i förslaget. Dock är förhoppningen om att inget avfall, såsom plast och textilier, inte längre ska innehålla fossilt material år 2045 väl optimistiskt. Enligt Göteborgs Stad bör avfallsförbränningen även efter 2045

tillåtas att oskadliggöra giftiga och/eller smittsamma fossila restflöden från materialåtervinning.

Betänkandet lyfter fram att den cirkulära ekonomin kan ha positiva effekter på tillväxt, jobbskapande och miljö. Stadens lokalnämnds erfarenhet är att det ofta är dyrare, mer tidskrävande och innebär större arbetsmiljörisker att återanvända befintliga material. Staden vill lyfta att omställningen till cirkulär ekonomi kan kräva styrning, stöd och strategier då det råder osäkerhet om marknaden i sig själv kan reglera det.

Upphandling

Göteborgs Stad instämmer i att upphandling kan vara ett effektivt verktyg för att styra mot klimat- och miljöanpassade produkter och tjänster såsom betänkandet anger. Det är i sig inget nytt och används idag bland annat för biogasfordon och biogas som drivmedel. Det sker både i Göteborg liksom i andra kommuner och regioner i Sverige. De här typerna av upphandlingar sker dock utifrån särskilda politiska beslut på lokal nivå. Om det ska vara en mer övergripande strategi som hela Sveriges upphandlande myndigheter förväntas följa vill staden peka på att det är viktigt att Upphandlingsmyndigheten får till uppgift att ta fram underlag för hur krav kan formuleras liksom ett kunskapsunderlag om vilka varor och tjänster som berörs.

Bostäder och lokaler

Beredningen redogör för hur det blir det allt viktigare att klimat- och miljöpåverkan från bostadens hela livscykel analyseras i takt med att de negativa klimat- och miljöeffekterna från bostäder flyttar från driftfasen till produktionsfasen. Därför görs bedömningen att livscykelperspektivet bör vara en utgångspunkt vid analys av miljöpåverkan för all ny- och ombyggnad liksom vid förvaltning av befintlig bebyggelse. Göteborgs Stad delar denna bedömning och ser positivt på beredningens förslag om att inrätta ett nationellt kunskapscentrum för energieffektivt byggande och förvaltning, livscykelanalys samt förnybar energi. Staden anser att ett sådant centrum bör bygga kunskap kring hur ny teknik och utformning av byggnader, kvarter och stad påverkar energianvändning, energilagring och energieffektivisering men även hur olika affärsmodeller ser ut på en avreglerad energimarknad där icke konventionella energikällor, energieffektivisering, energilagring och energidelning är i fokus.

Det är brådskande att kunna planera för klimatsmarta lösningar som ska tillämpas under byggnadernas livslängd och därigenom förebygga kostsamma systemfel. Göteborgs Stad anser att det är viktigt att undvika stuprörstänkande genom att till kunskapscentrumet koppla åtgärder som riktas till exempelvis byggmaterials basindustri så att produktions- och konsumtionsfrågorna ses som samma åtgärdsområde. Avseende livscykelanalys är det viktigt med en nationell satsning på och stöd till ett brett och stort framtagande av standardiserade deklARATIONEN så kallade EPD (Environment Product Declaration) så att framtagandet av dessa både tar fart och kvalitetssäkras. För att förenkla kravställandet anser staden att dessa bör kopplas till befintliga materialvalssystem och att informationen kring unika materials klimatpåverkan samlas i en fritt tillgänglig och sökbar databas för att minska mängden dubbelarbete.

Göteborgs Stad är positiv till förslaget att utvärdera effekten av förbudet i plan- och bygglagen för kommuner att ställa särkrav på byggnadsverks tekniska egenskaper vid planläggning. Kommuner med långtgående miljöambitioner behöver få möjlighet att ställa högre krav än vad som är möjligt idag. Staden stödjer även förslaget att energiprestanda för en byggnad bör uttryckas i använd energi istället för köpt energi och ser positivt på att det finns bred politisk majoritet för att förändra inriktningen i Boverkets byggregler.

Stadsplanering

Förtätning i befintlig stadsmiljö och längs kollektivtrafikstråk är viktiga verktyg för att minska städernas miljöpåverkan.

Göteborgs Stad vill lyfta att det finns hinder i statlig reglering och planering som begränsar kommunernas möjlighet att bygga tillräckligt tät och hållbar stad. Exempel på det är Trafikverkets prognosstyrda planering som inte tar med ambitionsnivån för önskad trafiktillväxt från den lokala och regionala politiken samt problem med att upplåta allmän plats för kommersiella bilpooler.

Liksom andra storstäder sker en förtätning i Göteborg med ambitionen att minska transportbehovet i staden och på så sätt minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Men när fler flyttar in till de centrala delarna ökar antalet personer som utsätts för höga luftföroreningar. När staden dessutom förtätas blir luftkvaliteten generellt sämre. Om samhällsplaneringen ”i ökad grad ska styra mot klimatmålen” får det samtidigt inte bli hälsovådligt för människor att bo och vistas i staden. Det krävs därför att trafiken snabbt minskar, främst i de centrala delarna av städerna.

Göteborgs Stad är positiv till förslaget om att skyndsamt utreda bristerna i systemet med miljö kvalitetsnormer och ta fram förbättringar. Som miljö kvalitetsnormerna hanteras kan de i många fall försvåra stadsutveckling i centrala och kollektivtrafiknära lägen. Normerna är gränsvärden som inte får överskridas vilket gör att de får mycket stor inverkan på stadsplaneringen jämfört med andra mål. Samtidigt skiljer sig fortfarande reglerna för industribuller och trafikbuller. Lägen som ur ett längre perspektiv är positiva att bebygga riskerar att försenas och försvåras. Staden anser att det är viktigt att normsystemet anpassas efter den utveckling av städerna som behövs för att nå samtliga miljömål på sikt.

Göteborgs Stad instämmer i behovet av bättre vägledning för miljöbedömningar inom samhällsplanering och anser att länsstyrelsens insats bör resultera i ett samlat underlag som väger ihop statens intressen i ett tidigt skede av planprocessen.

Transportsektorn

För att växthusgasutsläppen från transportsektorn ska kunna minska kraftigt anser beredningen att det behövs insatser inom framför allt tre åtgärdsområden: transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon och förnybara drivmedel. För att åstadkomma ett transporteffektivt samhälle anser beredningen att ett normskifte måste ske inom den kommunala planeringen för att flytta över transporter från personbil till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Göteborgs Stad gör bedömningen att det ligger i linje med ambitionerna i stadens klimatstrategiska program och trafikstrategi. Staden stödjer förslaget att ändra trafikförordningen så att kommuner ges möjlighet att införa miljözon för lätta fordon och differentiera avgift på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper. Staden stödjer även beredningens förslag att det bör utredas ytterligare möjligheter att delegera viss beslutsrätt till kommunerna vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet. Staden är även positiv till förslaget att se över reseavdragssystemet så att dess utformning i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar.

Göteborgs Stad anser att biogasens roll skulle kunna lyftas bättre i strategin som en väg att nå målen. Det finns ett stort industriellt kunnande i Sverige inom biogasproduktion, uppgradering, tankstationer, utveckling av fordon för gasdrift och en världsledande position inom förgasningsforskning.

Beredningen föreslår att regeringen så snabbt som möjligt för riksdagen bör presentera förslag till regler som ger mer långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel. Beredningen stödjer även införandet av ett kvot- eller reduktionspliktsystem med krav

på drivmedelsleverantörer att leverera en viss andel biodrivmedel och/eller viss klimatprestanda per år. Göteborgs Stad stödjer dessa förslag men vill påpeka att sådana åtgärder även har med andra hållbarhetsperspektiv så som biodiversitet, ekosystemtjänster och matproduktion.

I EU-politiken bör Sverige driva möjlighet till långsiktig skattereduktion för biodrivmedel.

Internationella transporter

Beredningen beskriver problematiken kring hur flyget står för en växande andel av de globala utsläppen och är enig om att ytterligare åtgärder behövs. Beredningen konstaterar även att på sikt kommer Sverige, liksom världens övriga länder, att behöva ta sitt ansvar för utsläppen från internationellt flyg. Beredningen listar ett antal åtgärder och styrmedel som skulle kunna användas för att minska flygets utsläpp men staden anser att det är en brist att beredningen inte ger förslag på hur Sverige bör agera om regler på EU- och internationell nivå dröjer.

Luftvårdsstrategin

Göteborg har fortsatt problem med höga luftföroreningshalter. Göteborg klarar i dagsläget inte miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid vid två mätplatser i staden. För PM₁₀ ser det bättre ut, dels tack vare dammbindande åtgärder under dubbdäcks-säsongen och förbud mot dubbdäck på två centrala vägar.

Nya källbidragsberäkningar från miljöförvaltningen visar att vägtrafiken är den enskilt största källan till halterna av kvävedioxid där människor vistas. Sjöfarten påverkar även halterna i områdena längs älven. Fler åtgärder som syftar till att minska vägtrafiken och att främja renare bränslen för sjöfarten är därför nödvändigt.

Beredningens förslag för etappmål inriktat på begränsade utsläpp från vägtrafik i större tätorter lyder ”Andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik”. Göteborgs Stad mäter inte färdmedelsfördelningen i personkilometer utan färdmedelsanvändningen för antalet resor, oberoende av resans längd. Kollektivtrafik, cykel och gång står tillsammans för 54 procent. Eftersom staden inte mäter resor i personkilometer är det svårt att jämföra mot detta nationella etappmålsförslag och bedöma vad en ökning från 20 till 25 procent innebär för Göteborg. Det är dock klart att ett skifte från biltransporter till gång-, cykel- och kollektivtrafik ligger i linje med Göteborgs Stads trafikstrategi.

Göteborgs Stad bedömer att det vore bra med ett tydligare mål likt det Norge antog 2012, det så kallade nollväxtmålet, som diskuteras i beredningens förslag.

Nollväxtmålet innebär att antal bilresor i stadsområden inte ska öka, utan att tillväxten inom persontrafiken ska ske genom kollektivtrafik, gång och cykel.

Beredningen föreslår en översyn av beskattningen för fordon. Göteborgs Stad anser att det är viktigt att förändra beskattningen så att den inte längre premierar snåla dieselfordon. Trots fördelen att de släpper ut mindre koldioxid per körd sträcka så är nackdelen att de släpper ut mer kväveoxider. De dieseldrivna personbilarna har ökat kraftigt i Göteborg de senaste åren. Om målen för kväveoxidutsläpp ska nås i miljömålet Frisk luft krävs att andelen dieselfordon minskar. Det är positivt att elfordon premieras, dock kvarstår utsläppen av partiklar från fordonen. Det beror på att friktion mellan däck och vägbanan samt mellan fordonskomponenter fortfarande genererar partiklar. Det räcker alltså inte med att övergå till elfordon, trafikmängden i städerna behöver också minska.

Göteborg har i dagsläget förbud mot dubbdäck på två centrala gator, vilket troligtvis påverkat dubbdäcksandelen i hela staden. En dubbdäcksskatt anses dock som ett enklare styrmedel för att ytterligare få ner dubbdäcksanvändningen, vilket även föreslås i

beredningens förslag. Göteborgs Stad föreslår att åtgärder tas fram som syftar till att öka andelen miljömärkta däck. Däcken har mindre rullmotstånd så att bränsleförbrukningen minskar men har även andra positiva miljöeffekter så som minskat buller.

Staden deltar i Länsstyrelsens arbete att ta fram ett åtgärdsprogram för kvävedioxid i Göteborgsregionen. Det är viktigt att de åtgärdsprogram som upprättas kan innehålla åtgärder även på regional eller statlig nivå, för att effekterna på åtgärderna ska kunna bli tillräckligt stora.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan.

Martin Wannholt och Lars Hansson (SD) yrkade bifall till yrkande från SD den 9 november 2016, enligt bilaga A.

Vid omröstning röstade Mariya Voyvodova (S), Jonas Ransgård (M), Ulf Kamne (MP), Daniel Bernmar (V), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Marina Johansson (S), Johan Nyhus (S), tjänstgörande ersättarna Ann Catrine Fogelgren (L), Hampus Magnusson (M) och ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) för bifall till Ann-Sofie Hermanssons yrkande.

Martin Wannholt och Lars Hansson (SD) röstade bifall till eget yrkande.

Kommunstyrelsen beslutade med elva röster mot två att bifalla ordföranden Ann-Sofie Hermanssons yrkande.

Göteborg den 9 november 2016

GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Ann-Sofie Hermansson

Lina Isaksson

Remissyttrande SOU 2016:47

Miljömålsberedningen kan sammanfattas med:

”Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.”

Föreslaget remissvar från Göteborg innehåller en del yttranden som inte stämmer överens om vad Kommunfullmäktige i Göteborg beslutat. Därför är det nödvändigt att texten korrigeras.

- 1) Göteborgs stad har genom beslut tagit ställning till ägardirektiv till Göteborgs Energi angående Biogas. Remissvaret¹ från Göteborgs Stad strider mot direktivet och bör därför utgå.
- 2) Ett direkt felaktigt påstående² som hävdar att elfordon genererar partiklar i sådan utsträckning att elfordon måste begränsas bör därför utgå.
- 3) Beredningen ondgör sig över produktionen av kött³, när det istället borde fokus på närproducerat för att undvika transporter som belastar miljön. Människan har ätit kött sen hon blev till för hundratusentals år sedan och behöver protein för att kunna överleva. Det är användningen av fossila bränslen som är problemet och inte köttet i sig. Produktionsmetoder kan förbättras så de blir mer energieffektiva.
- 4) För att inga missförstånd ska uppstå, bör alla positiva uttalanden om biogas⁴ utgå från remissvaret och ersättas med positiva omdömen om elbilar.

¹ Göteborgs Stad anser att biogasens roll skulle kunna lyftas bättre i strategin som en väg att nå målen. Det finns ett stort industriellt kunnande i Sverige inom biogasproduktion, uppgradering, tankstationer, utveckling av fordon för gasdrift och en världsledande position inom förgasningsforskning.

² Det är positivt att elfordon premieras, dock kvarstår utsläppen av partiklar från fordonen. Det beror på att friktion mellan däck och vägbana samt mellan fordonskomponenter fortfarande genererar partiklar. Det räcker alltså inte med att övergå till elfordon, trafikmängden i städerna behöver också minska.

³ Beredningen konstaterar att utsläppen från livsmedelskonsumtionen behöver minska och att det kan göras genom förändrade kostvanor med till exempel mer vegetabilier, mindre kött, säsongsbaserad kost och minskat matsvinn. De konstaterar även att åtgärder behövs för att underlätta för privatkonsumenter och offentlig sektor att konsumera livsmedel med lägre klimat- och miljöpåverkan. Beredningen föreslår inte några tydliga mål, åtgärder eller styrmedel som skulle stödja en sådan förändring vilket Göteborgs Stad anser vore önskvärt.

⁴ Göteborgs Stad instämmer i att upphandling kan vara ett effektivt verktyg för att styra mot klimat- och miljöanpassade produkter och tjänster såsom betänkandet anger. Det är i sig inget nytt och används idag bland annat för biogasfordon och biogas som drivmedel.

Kommunstyrelsen föreslås besluta:

Att följande stycke stryks i remissvaret:

Göteborgs Stad anser att biogasens roll skulle kunna lyftas bättre i strategin som en väg att nå målen. Det finns ett stort industriellt kunnande i Sverige inom biogasproduktion, uppgradering, tankstationer, utveckling av fordon för gasdrift och en världsledande position inom förgasningsforskning.

Att följande stycke stryks i remissvaret:

Det är positivt att elfordon premieras, dock kvarstår utsläppen av partiklar från fordonen. Det beror på att friktion mellan däck och vägbana samt mellan fordonskomponenter fortfarande genererar partiklar. Det räcker alltså inte med att övergå till elfordon, trafikmängden i städerna behöver också minska.

Att stycket

”Beredningen konstaterar att utsläppen från livsmedelskonsumtionen behöver minska och att det kan göras genom förändrade kostvanor med till exempel mer vegetabilier, mindre kött, säsongsbaserad kost och minskat matsvinn. De konstaterar även att åtgärder behövs för att underlätta för privatkonsumenter och offentlig sektor att konsumera livsmedel med lägre klimat- och miljöpåverkan. Beredningen föreslår inte några tydliga mål, åtgärder eller styrmedel som skulle stödja en sådan förändring vilket Göteborgs Stad anser vore önskvärt.”

I remissvaret ersätts med:

Beredningen ondgör sig över produktionen av kött, när det istället borde vara fokus på närproducerat för att undvika transporter som belastar miljön. Människan har ätit kött sen hon blev till för hundratusentals år sedan och behöver protein för att kunna överleva. Det är användningen av fossila bränslen som är problemet och inte köttet i sig. Produktionsmetoder kan förbättras så de blir mer energieffektiva.

Att stycket

”Göteborgs Stad instämmer i att upphandling kan vara ett effektivt verktyg för att styra mot klimat- och miljöanpassade produkter och tjänster såsom betänkandet anger. Det är i sig inget nytt och används idag bland annat för biogasfordon och biogas som drivmedel.”

I remissvaret ersätts med:

Göteborgs Stad instämmer i att upphandling kan vara ett effektivt verktyg för att styra mot klimat- och miljöanpassade produkter och tjänster såsom betänkandet anger. Det är i sig inget nytt och används idag bland annat för inköp av miljövänliga fordon.