

Miljö- och energidepartementet
M2016/01735/KI

Yttrande över En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)

Inledning

Stockholms läns landsting har bjudits in att lämna svar på remiss av delbetänkandet En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47).

Utredningen bedöms av landstinget som omfattande och den innehåller många viktiga byggstenar för det framtida miljö- och klimatarbetet. Landstinget ser positivt på den höga ambitionsnivån och särskilt förslaget att alla politikerområden ska integrera klimataspekten. Genom regionplanering och den egna verksamheten gör landstinget omfattande miljö- och klimatinsatser som är en viktig del i det samlade arbetet nationellt och kan även vara en förebild för andra.

Synpunkter Del A, Strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik

Det som föreslås i utredningen är överlag väl genomarbetat. Stockholms läns landsting delger synpunkter som kan stärka strategin ytterligare.

Styrmedel

De föreslagna energi- och utsläppsmålen behöver omfattande styrmedelspaket i olika sektorer, i synnerhet transportsektorn. Styrmedlen i utredningen konkretiseras dock inte tillräckligt för att kunna ge vägledning när det gäller vägval och åtgärder på regional och kommunal nivå. För att åstadkomma de ambitiösa klimatmålen för åren 2030, 2040 och 2045 krävs minskningar som förväntas komma till stånd genom fysisk planering men det har inte analyseras fullt ut hur detta ska gå till. Det är också mycket viktigt att de samhällsekonomiska konsekvenserna av styrmedelsförslagen optimeras. Utredningens eget ställningstagande att "styrmedel ska utformas så att de har hög genomförbarhet" välkomnas.

Regionplanering

Klimatambitionerna inom Stockholms läns landsting är höga. Dels vad gäller de egna omställningsmålen när det gäller energieffektiviseringar, satsningar på förnybara drivmedel men även vad gäller hela Stockholms läns framtida klimatpåverkan. Genom den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2010), framtagande av ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2050) och regional Klimatfärdplan 2050 arbetar landstinget för att nå regionens klimatmål för 2030 samt planera hur Stockholmsregionen kan vara utan nettoutsläpp av växthusgaser till år 2050. Färdplanen ska vara ett stöd i det regionala omställningsarbetet mot ett transportsnålt och klimatsmart samhälle. Arbetet bedrivs i bred samverkan med berörda kommuner, myndigheter, näringsliv och civilsamhälle. Genom RUFSS- och klimatfärdplansarbetet finns tydliga anknytningspunkter till det nationella energi- och klimatarbetet som har konkretiserats i SOU 2016:47.

Mot bakgrund av ovan anser landstinget att utredningen ger viktig generell vägledning för det regionala klimatarbetet. Dock saknas det i utredningen en tydlig koppling till Sveriges rumsliga förutsättningar. Storstadsregionernas särskilda ansvar och möjligheter nämns inte. Stockholm omnämns enbart i samband med ett antal intressanta initiativ som t.ex. miljöbilsdefinitioner och zoner för tunga fordon, miljödifferenterade hamnavgifter och biojetbränsle för Arlanda flygplats. I övrigt bryts inte styrmedelsförslagen ned till en nivå som möjliggör att dra regionala slutsatser. Det är en brist som bör utredas vidare. Utredningens egen slutsats att "en stor del av det nationella klimatarbetet kommer att behöva genomföras lokalt och regionalt. Beredningen ska därför föreslå hur den offentliga sektorns roll i klimatarbetet kan samordnas och stärkas – såväl på nationell som på regional och kommunal nivå" välkomnas därför särskilt. Men detta måste ske i närtid för att kunna påskynda omställningsarbetet.

Transportsektorn

Transportsektorns klimatomställning är särskilt viktig, men även svår. I utredningen framhävs vikten av samhällsplaneringen – både på regional och på kommunal nivå. I nuvarande regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen finns tydligt formulerat vad som krävs för att drastiskt minska transportsektorns energianvändning och klimatpåverkande utsläpp till en nära-noll-nivå år 2050. Det som behövs är både omfattande effektiviseringar, ersättning av fossila bränslen och i synnerhet en integrerad bebyggelse- och infrastrukturutveckling (tekniska system och transportinfrastruktur). Att göra gång-, cykel- och kollektivtrafiken som normgivande för all samhällsplanering har i grund och botten diskuterats länge och beskrivits i olika planer och program, inklusive RUFSS 2010. För att göra detta till en verklighet krävs emellertid omfattande mentala och praktiska skiften. Investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik

behöver få en mycket högre status vilket kräver stöd från det fortsatta statliga miljö- och klimatarbetet. Utredningens föreslagna fokus på "steg 1 och 2 åtgärder" är en del i detta. Utöver det som föreslås i utredningen krävs det exempelvis förbättrade och regionalt anpassade styrmedel som mer statliga medel till en starkt utbyggd kollektivtrafik i Stockholmsregionen.

Utredningens förslag om att ta fram en handlingsplan för att främja digital resfri kommunikation, påverka beteendeförändringar och i synnerhet att undanröja eventuella hinder i regelverk välkomnas. Likaså anser landstinget att det är positivt att det skapas förutsättningar för fungerande marknader som optimerar person- och godstransporter och uppmanar till skyndsamt hantering av dessa frågor för att åtgärder ska ske i samtid med och bidra till den pågående tekniska utvecklingen.

Konsumtion

Utredningen framför att Sverige ska bedriva en ambitiös klimatpolitik på ett sätt som inte innebär att utsläppen av växthusgaser ökar utanför Sveriges gränser. Samtidigt uppges att de svenska konsumtionsbaserade utsläppen uppgår till drygt 100 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år, vilket är nästan dubbelt så mycket som de utsläpp som sker inom landets gränser. Landstinget anser att omställning till en hållbar konsumtion och produktion av varor och tjänster är en nödvändighet för att minska negativ påverkan på klimat och miljö samt människors hälsa, både globalt och lokalt. Landstinget arbetar aktivt genom upphandling och miljömål kring resurseffektivitet för att minska miljöpåverkan från konsumtion och produktion. Landstinget anser att det är önskvärt med tydligare nationella målsättningar och styrmedel kring utsläpp kopplat till konsumtion än de som presenteras i utredningen för att få mer tyngd i lokalt och regionalt arbete med frågan.

Energianvändning

Effektivisering av energianvändning är mycket viktig för att komma tillrätta med klimatproblematiken. Dock saknas tydliga mål för energieffektivisering i utredningen. Miljömålsberedningen preciserar framtida ambitionsnivån inom energieffektivisering med att förorda "Fortsatta kostnadseffektiva insatser för ökad energieffektivisering" och "ökad resurseffektivitet genom att dämpa energiefterfrågan och frigöra koldioxidfri energi till andra användningsområden". I utredningen förklaras samtidigt att mål för energisystemet inte behandlas av Miljömålsberedningen med motivering att Energikommisionen (direktiv 2015:25) har i uppgift att hantera frågor om den långsiktiga energipolitiken. Energikommisionen presenterade i juni 2016 en energiöverenskommelse som täcker en rad väsentliga områden, dock inte energieffektivisering. I Energiöverenskommelsen har mål för energieffektivitet senarelagts med orden:

”Ett mål för energieffektivisering för perioden 2020 till 2030 ska tas fram och beslutas senast 2017.”

Framöver kommer byggnader och även trafik vara stora förbrukare av el och ur ett klimatperspektiv är elmarknaden – den svenska, nordiska och europeiska – sammansatt på ett mycket komplext sätt. Svensk elproduktion har små utsläpp av växthusgaser men elnätet är sammankopplad med den europeiska elproduktionen som har högst betydande utsläpp och växthusgaser. Landstinget önskar att Miljömålsberedningen, i utredningen och ur ett klimatperspektiv, ger tydligare rekommendationer kring hur mål för energieffektivisering ska formuleras eller på annat sätt säkerställer att Energikommissionen presenterar tydliga och användbara målsättningar i sitt uppdrag. I dagsläget är flera viktiga befintliga svenska och europeiska målsättningar för energieffektivisering formulerade som sektorövergripande och är därför mindre användbara i praktiskt energieffektiviseringsarbete på lokal och regional nivå. Eftersom arbetet med energieffektivisering ser olika ut i olika branscher, exempelvis för byggnader respektive för trafik, bör mål formuleras per bransch/sector och inte bara sektorövergripande.

Landsbygden och kolsänkor

Landsbygdens roll i sammanhanget får inte underskattas. Ett hållbart samhälle behöver en god tillgänglighet mellan städer, kringliggande mindre tätorter och landsbygd. I den regionala utvecklingsplanen och i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det redan utgångspunkter. Bredbands- och den kommande 5G-utbyggnaden blir särskilt viktigt för att minska Stockholmsregionen samlade klimatpåverkan genom större möjlighet till resfri kommunikation. Även landsbygdens roll i Sverige och runt Stockholms läns centrala delar som kolsänka där koldioxid i atmosfären fångas in och binds i virke- och drivmedelsproduktion bör utredas vidare. I sammanhanget är det intressant med utredningens bedömning att koldioxidskatten är en bas för styrningen av utsläpp samtidigt som utvecklandet av bioekonomi och skogsnäring förespråkas.

Bostäder/samhällsplanering

I Stockholms län måste det byggas mer än en halv miljon nya bostäder till år 2050 för att fånga upp den förväntade befolkningsökningen från dagens 2,2 till 3,4 miljoner invånare. Klimatorienterade ekonomiska styrmedel, som nämns men inte specificeras i utredningen, måste finnas för att klara både bostadsupprustning, nybygge och omställningsarbetet. Positivt är att utredningen föreslår bättre klimatrelaterade vägledningar genom Boverket för översiktlig planering och för processen med miljökonsekvensbeskrivningar för detaljplaner. Det som krävs är dock att energi- och klimataspekter får en högre status och står sig bättre inom ekonomiska överväganden för att de stora investeringar som nu

planeras inom fastigheter och infrastruktur ska resultera i klimateffektivt byggande.

Landstinget anser vidare att det är positivt med förslaget om att systemperspektivet för byggnaders energiprestanda bör fokusera på använd energi i stället för levererad (köpt) energi. Viktigt är samtidigt att olika stöd eller gynnsamma skatteregler prioriteras för egenproducerad energi som exempelvis solceller installerade på byggnader.

Kostnader

Utredningens samhällsekonomiska bedömningar är översiktliga. Finanssektorns roll och finansieringsmöjligheter inom kommuner och landsting belyses inte. Därmed blir det svårt för landsting och kommuner att direkt gå vidare med kostnadseffektiva åtgärder och att inom det ovan nämnda klimatfärdplansarbetet få draghjälp med egna regionala bedömningar. Exempelvis att avgöra vilka insatser som är genomförbara i närtid respektive på medellång sikt och investeringar som måste senareläggas på grund av för höga kostnader eller för osäkra statliga styrmedel avseende skatter, subventioner och andra bonus-malus-system. I utredningen föreslås att Miljömålsberedningen framöver ska samråda och förankra utredningens förslag vilket är nödvändigt och välkommet. Överlag anser landstinget att användbara ekonomiska beräkningsmodeller behöver utvecklas/tillhandahållas så att klimatsmart omställning går att värdera ur ett ekonomiskt perspektiv på ett adekvat sätt. Inte sällan beskriver ekonomiska kalkyler investeringar i klimatåtgärder som att de endast innebär en kostnad samtidigt som det kan vara samhällsekonomiskt klokt att förebygga klimatproblem och att betydligt större ekonomiska kostnader uppstår om så inte sker.

Synpunkter Del B, Strategi för en samlad luftvårdspolitik

Enligt utredningen bör åtgärder som syftar till minskade utsläpp av klimatskadande ämnen samordnas med åtgärder som syftar till bättre luftkvalitet, något som landstinget finner mycket angeläget. Klimat- och luftvårdspolitik behöver tydligt kopplas till människors hälsa och livsbetingelser och säkerställa att synergier, och inte målkonflikter, uppstår. Ett område där landstinget uppfattar samordning som mycket angelägen är prissättning av klimatpåverkan och hälsorelaterad miljöpåverkan, med beaktandet att effekter av klimatskadande utsläpp är globala och att effekter av luftföroreningar i första hand är lokala och regionala.

YTTRANDE
2016-10-25

LS 2016-0869

Dubbdäcksrelaterade luftföroeningar

Landstinget stöder utredningens skrivningar om vikten av effektiva lokala styrmedel, till exempel i form av miljözon för lätta fordon och liknande. Särskilt viktigt är de styrmedel som syftar till begränsning av användningen av dubbdäck.

Byggnadsrelaterade luftföroeningar

Liksom Miljömålsberedningen anser landstinget att det är mycket angeläget att åtgärder som syftar till att förbättra byggnaders energieffektivitet samordnas med åtgärder för att säkerställa en god inomhusmiljö och med tydlig koppling till människors hälsa och livsbetingelser.