



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

2016-10-20

Diarienummer

501-5900-2016

1(6)

Yttrande över en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47) delbetänkande från miljömålsberedningen.

Sammanfattning och övergripande synpunkter

Länsstyrelsen i Västerbotten anser att Klimat- och luftvårdsstrategin med etappmål och åtgärdsförslag är ett av de viktigaste förslagen för att nå den samhällsomställning som krävs för att Sverige ska vara fossilfritt år 2045. Vi har en samlad mycket positiv bedömning till denna strategi som skapar möjlighet för en långsiktig klimatpolitik, brett förankrad i riksdagen.

Länsstyrelsen anser det särskilt positivt att;

- klimatfrågan integreras i alla politikområden och att alla utgiftsområden konsekvensanalyseras med avseende på effekter på klimatet
- strategin tydligt visar hur stor andel av utsläppsbegränsningen vid de olika etappmålen som får utgöras av komplementerande åtgärder
- länsstyrelsernas uppdrag att verka för att de nationella klimat- och energimålen får genomslag i hela landet, stärks, vilket kommer att underlätta ett långsiktigt arbete hos Länsstyrelserna inom detta område
- befintliga subventioner på fossil energi, såsom skattereduktioner på fossil diesel till arbetsmaskiner, fasas ut
- strategin lyfter fram de positiva effekterna och möjligheterna med en snabb samhällsomställning som möter klimatmålen. En ambitiös klimatpolitik innebär för Västerbotten goda möjligheter till hållbar utveckling, arbetstillfällen och tillväxt, då vi har flera företag som kan leverera lösningar för ett fossilfritt samhälle.
- utsläppskrav i offentlig upphandling, föreslås.

Synpunkter på betänkandets förslag del A – för en samlad och långsiktig klimatpolitik

Länsstyrelsen i Västerbotten

- vill lyfta vikten av att konkretisera ansvarsfördelningen vid implementeringsprocessen och uppföljningen.
- noterar risker med det gap som finns mellan klimatramverkets mål om minskade växthusgasutsläpp med 85 % till 2045 samt de åtgärder som presenteras i klimat- och luftvårdsstrategin, och behovet av

minskade utsläpp för att vi med åtminstone 66 % sannolikhet ska klara Parisavtalets åtagande om väl under 2 graders global medeltemperaturhöjning med sikte på max 1,5 grad.

- anser att det är en brist att effekter på kulturmiljöfrågorna inte lyfts i förslaget. Åtgärder för att minska påverkan på klimatet är generellt positivt för kulturmiljöer men kan också i vissa fall ha en negativ påverkan. Detta behöver analyseras i ett framtida åtgärdsarbete.

Del B: Luftvårdsstrategi

- luftkvalitetsdirektivet är det huvudsakliga styrmedlet på lokal och regional nivå när det gäller att få ner höga halter av skadliga luftföroreningar. Direktivets motsvarighet i den svenska lagstiftningen utgörs främst av Luftkvalitetsförordningen (2010:477). Förordningens legitimitet behöver stärkas för att säkra folkhälsans betydelse. Samhällsplaneringen behöver ta hänsyn till dessa frågor på ett tydligare sätt.
- målkonflikter i samband med byggande i centrala stadsdelar är ett återkommande problem. Det är viktigt att luftkvalitet fortsätter att diskuteras i översikts- och detaljplaneskedet.
- strategin lyfter de stora kostnaderna för luftföroreningarnas negativa påverkan på folkhälsa och miljö och det är bra. Länsstyrelsen anser att de behöver synliggöras och kvantifieras i högre omfattning, så att man inom samhällsplanering och transportplanering tar större hänsyn till hälsoproblemen kopplade till luftkvalitet.

Analys

4 Strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik

4.1 Förslag till strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik mot det långsiktiga målet 2045

Länsstyrelsen delar uppfattningen att det behövs etappmål för åren 2030 och 2040 på vägen till måläret 2045 samt ett etappmål 2030 för den icke handlande sektorn med utsläppsmål för transportsektorn. För att nå målen anser Länsstyrelsen att det även bör finnas sektorsmål för fler sektorer än transportsektorn.

Länsstyrelsen Västerbotten har delat upp miljömålet Begränsad Klimatpåverkan i sektorer och anser att det ger en bra möjlighet till uppföljning på regional och lokal nivå.

5 Etappmål för utsläppsbanan mot det långsiktiga målet

5.1 Förslag till etappmål för den icke-handlande sektorn

I ett tidigare yttrande över det klimatpolitiska ramverket har Länsstyrelsen noterat att det övergripande målet om en 85 % minskning till 2045 inte är tillräckligt för att klara Parisavtalet, Generationsmålet och regeringens mål om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria länder.

Etappmålen behöver skärpas. Anledningen är att det vetenskapliga underlaget till det i betänkandet SOU 2016:21 (s122) signalerade att utsläppsminskningen behöver vara större och ske tidigare.

På många håll i landet är klimatarbetet i full gång med långtgående mål både bland kommuner, län och regioner. För att inte minska takten i åtgärdsarbetet är det därför viktigt med etappmål som har hög ambition och visar vägen till att kunna nå det övergripande målet till 2045.

7 Strategier och styrmedel, transporter och arbetsmaskiner

Länsstyrelsen är mycket positiv till att kommuner ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon och differentierad parkeringstaxa. I dagsläget är det svårt att bedriva effektiv tillsyn så att miljözonerna efterföljs. Att utgå från euroklasserna bidrar inte heller till omställningen till fossiloberoende fordonsflotta. Länsstyrelsens bedömning är att regelverket för miljözon bör ses över, inför ett utvidgande för att möjliggöra effektiv tillsyn.

7.5 Arbetsmaskiner

Vad gäller arbetsmaskiner stödjer Länsstyrelsen förslaget att en särskild myndighet tilldelas ett samordningsansvar för en omställning till mer hållbara arbetsmaskiner.

8. Strategier och styrmedel, övriga sektorer

Kulturmiljö

Utredningen saknar redogörelser för effekter på kulturmiljön.

Med utgångspunkt i miljömålen och miljölagstiftningens intentioner är det en brist att kulturmiljöfrågorna saknas i utredningen – i synnerhet då flera av de föreslagna åtgärderna kan komma att skada kulturmiljön och dess värden. Åtgärder för att minska påverkan på klimatet och för att förbättra luftkvaliteten är generellt positivt för kulturmiljön, både vad gäller upplevelsen av kulturmiljön och för bevarandet av det fysiska kulturarvet.

Däremot kan flera av de föreslagna åtgärderna, såsom förändringar av byggnader samt infrastruktur eller förändringar inom skogsbruket, ha en negativ inverkan på miljöns kulturhistoriska värden.

Synpunkter på betänkandets förslag del B för en samlad luftvårdspolitik

13 - Luftvårdspolitik på internationell, nationell och lokal nivå/

Luftkvalitetsdirektivet är det huvudsakliga styrmedlet på lokal och regional nivå när det gäller att få ner höga halter av skadliga luftföroreningar. Direktivets motsvarighet i den svenska lagstiftningen utgörs främst av Luftkvalitetsförordningen (2010:477). Förordningens legitimitet behöver stärkas för att säkra folkhälsans betydelse. Samhällsplaneringen behöver ta hänsyn till dessa frågor på ett tydligare sätt.

Bland de uppräknade orterna som har miljözoner saknas Umeå (s. 477). Miljözon finns i Umeå sedan 2014.

15 Förslag till etappmål för luftföroreningar

Transportsektorn är en av de viktigaste sektorerna att arbeta vidare med. Inom transportsektorn finns goda möjligheter att med ny teknik och innovationer minska koldioxidutsläppen.

Det föreslås att uppföljning av utförda åtgärder ska ske först 2030 och 2040. Länsstyrelsen anser att det behövs någon form av kontroll och avstämning före 2030, detta för att se så att ”vi är på rätt väg” och kunna följa upp effekterna av vidtagna åtgärder. Ett delmål bör därför sättas till 2025. Det bör vara obligatoriskt med märkning av fordon (tunga) gällande euro-klass för att underlätta tillsynen för polis.

Länsstyrelsen delar beredningens förslag om resfria möten att det är en mycket god strategi som kommuner, myndigheter och statliga verk bör gå i bräschen för.

Utsläpp från vägtrafik

Miljömålet frisk luft nås inte i Västerbottens län och det beror på de höga kvävedioxidhalterna i tätortsluft i länets två största städer Umeå och Skellefteå. Åtgärdsprogram finns för båda kommunerna, men har hittills inte haft tillräcklig effekt. Styrmedel finns på lokal nivå men de är svaga och har endast marginellt påverkat halter i luft. Vi noterar också att exempelvis Umeå kommun har goda intentioner och planer för att sänka halterna, men att de till stor del är beroende av en statlig myndighet, Trafikverkets, planer och beslut.

Miljözon för lätta fordon är inte prövat i Västerbottens län och skulle kunna vara en av de faktorer som kan få halterna av kvävedioxid att minska mer dramatisk. Förtätning och ombyggnad av trafikleder till lokala gator borde ge märkbar effekt men det löser inte problemet på kort sikt. Länsstyrelsen instämmer i den beskrivning som ges i betänkandet gällande nuvarande brister för att komma till rätta med utsläpp från biltrafik. Det skulle behövas krav om att vissa styrmedel bör införas lokalt i de fall MKN överskrids.

Länsstyrelsen anser för övrigt att föreslagna åtgärder och etappmål är bra och kommer att bidra till bättre luft i tätorterna.

15.2.1

Länsstyrelsen anser att det inte räcker med att bara arbeta med åtgärder som bidrar till att uppfylla MKN för att vi ska nå miljömålet Frisk Luft, utan det behövs även skarpare åtgärder för att kunna uppfylla de delar i målet som handlar om att skydda människors hälsa .

15.2.2 *Begränsade utsläpp från småskalig vedeldning*

Utsläpp från vedeldning

Branschens incitament för att sälja BBR-godkända pannor behöver stärkas.

Det är svårt att komma åt utsläppen av Bens(a)pyren med dagens styrmedel (information om eldningsteknik och byggregler). Det behövs kommunikationsinsatser som kan förändra hur man eldar för att undvika sk. ”pyreldning”. Vidare är det en långsam process att fasa ut gamla eldstäder till förmån för nya.

Utsläpp av långväga föroreningar

För norra Sverige är det främst kustregionen som drabbas av försurande och gödande föroreningar. De lokala källorna består huvudsakligen av sjöfarten och enstaka större industrier (svavel) samt vägtrafiken (kväve). Styrmedel behövs i första hand på nationell och internationell nivå.

16 Styrmedel och åtgärder för en samlad luftvårdspolitik

För många av de åtgärder som föreslås krävs uppföljning och tillsyn. Det är länsstyrelsen och kommunen som i de flesta fall genomför denna tillsyn. För att klara de ökade krav på tillsyn som ställs, kommer det att behövas mer resurser för att genomföra den.

Synpunkter ur ett Västerbottenperspektiv

Länsstyrelsen Västerbotten vill också lyfta frågan om behovet av ett klimatvänligt transportsystem och en bra infrastruktur i Västerbotten och norra Sverige. I första hand för att minska utsläpp från tunga transporter. Det finns ett stort behov av tågtrafik, el-infrastruktur och distribution av förnybara drivmedel. Skogen lyfts som en del av lösningen men den behöver också kunna transporteras utan att ytterligare påverka klimatet. Industrin i länet är energikrävande och satsningarna på energieffektivisering via företagsnätverk är viktiga komponenter som ger resultat.

Skogsindustrin i Västerbottens län har stora möjligheter att bidra i omställningen från användning av fossila råvaror och drivmedel till förnybara. I omställningen till en större bioekonomi kommer därför ett antal strategiska

2016-10-20

501-5900-2016

ställningstaganden krävas för att hantera överlappande intressen inom skogen och säkerställa skogsbrukets och markanvändningens hållbarhet med hänsyn till biologisk mångfald, grön infrastruktur och koldioxidupptag/läckage.

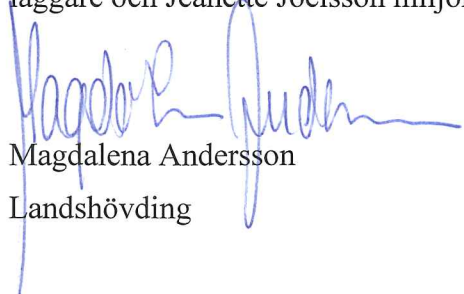
Västerbottens län har ett näringsliv och kommuner som satsar på träbyggande. Ökat träbyggande ger möjligheter att undvika utsläpp av växthusgaser samtidigt som vi binder kol i fastigheterna. Länsstyrelsen är därför särskilt positiv till styrmedel som främjar träbyggande eftersom det bidrar till ett stärkt näringsliv i Västerbotten samtidigt som vi bidrar till att minska växthusgasutsläppen.

Länsstyrelsen i Västerbotten arbetar aktivt och på nationell basis inom föreningen Trästad Sverige för att inspirera och motivera fler att använda trä i olika byggnationer, både bostäder, arenor och broar.

Länsstyrelsen vill också lyfta att klimatet kommer, enligt SMHI's prognoser, att förändras så att det blir fler dagar under året som ligger runt nollpunkten. Detta innebär att behovet av att kunna nyttja dubbdäck under vinterhalvåret kvartstår.

Vårt kalla klimat och glest befolkade län sätter extra press på att lösa problematiken men är också en möjlighet att komma fram med nya innovationer. Länsstyrelsen ser mycket positivt på beredningens synpunkter om att det behövs mer innovationsmöjligheter.

I ärendet förutom beslutande och föredragande har även Elin Söderberg, klimat- och energisamordnare, Marie Vallin, miljömålssamordnare, Fredrik Sjunnesson miljöövervakningssamordnare, Fredrik Lönneborg Miljöhandläggare och Jeanette Joelsson miljömålsantikvarie deltagit.



Magdalena Andersson
Landshövding



Eva Mikaelsson

Enhetschef Miljöanalys