



15 oktober 2019

Remissvar på Länsstyrelsen rapport "Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020-2045"

Inledning

Strategidokumentet inleds med ett brev från framtiden där klimatmålen är uppnådda. Det finns en målbild om hur samhället kan tänkas se ut år 2045, vilket bara är om 26 år. Det är inte lång tid kvar så vi måste verkligen börja omställningen omgående.

Vilken relation har denna strategi till exempelvis Stockholms stads *Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040*, kommande klimathandlingsplan, RUF5 2050 och andra befintliga dokument?

Relationen kan med fördel förtydligas så att det framgår vilket syfte strategin fyller och vilken roll Länsstyrelsen Stockholm kan axla.

Behovet av visioner

I början av dokumentet tas det upp att vid samverkan är det viktigt med en gemensam målbild och gemensam vision. Det tror länsförbundet är jätteviktigt men befarar också att det kan bli ett problem att få konsensus för en sådan bild. Detta eftersom det är många olika aktörer som ska mötas, diskutera och genomföra målbilden. Länsförbundet tycker dock att det är mycket viktigt att konsensus nås och ser det som en nyckelfaktor för att lyckas i ett arbete som inte får misslyckas.

Länsförbundet ser många exempel vad det gäller planering att framförallt kommunerna skriver en sak och gör en annan. Till exempel när det gäller bostadsbyggande. Där säger kommunerna att man ska spara grönområden men när det väl kommer till kritan byggs de på sådana ställen också. För att ord och handling ska gå hand i hand är det viktigt med en gemensam målbild och vision. Det gäller också trafiken där kommunerna har mål om minskade utsläpp men samtidigt planerar för stora motorvägar och en gles bebyggelsestruktur som genererar mer biltrafik.

Nyckelkomponenten i rapporten – samverkan

Länsförbundet ser positivt på att bilda Klimatsamverkan Stockholm som ett arbetssätt för att arbeta med klimatfrågorna i regionen. Dock ser vi en farhåga i att fyra parter ska leda arbetet. Dessa fyra föreslås vara Länsstyrelsen, Region Stockholm, kommunförbundet Storsthlm och Trafikverket Region Stockholm. Länsförbundet tror att som i vilket projekt som helst måste man ha en part som är den yttersta ledaren/samordnaren. Denna aktör borde vara Länsstyrelsen. Men Länsstyrelsen bygger inga vägar och har ingen bestämmanderätt över kommunernas mark så därför är ett tätt samarbete med

de övriga aktörerna givetvis av största vikt. Arbetet ska då vara på en strategisk nivå där de olika aktörerna kommer överens om vad som ska göras. Det är viktigt att aktörerna har en gemensam helhetsbild så att inte åtgärder görs som verkar bra ur ett perspektiv men som inte är bra ur ett annat.

Andra nyckelkomponenter för framgång som Länsförbundet ser som mycket viktigt är det som uttrycks i följande stycke som står på s 13 i dokumentet *"Det kommer behövas gemensamma överenskommelser om vad som behöver genomföras och planer för detta"*. Nästa stycke på samma sida är också viktigt för framgång – *"Det behövs en gemensam regelbunden uppföljning av klimatarbetet, särskilt gällande länets huvudsakliga utmaningar kring transporter och energiförsörjning. Dels behövs uppföljning för att se hur snabbt omställningen sker och om takten är tillräckligt hög, dels för att utvärdera om valda åtgärder ger den förväntade effekten. Uppföljningen ska presenteras årligen och tydligt visa vad aktörerna har åstadkommit och vad som återstår för att nå målen. Vid regelbundna konferenser och seminarier ska goda exempel lyftas fram och spridas."*

Länsförbundet ser att arbetet måste startas skyndsamt och välkomnar att tanken är att arbetet ska påbörjas nästa år, 2020. Mycket kunskap finns, även om alla aktörer måste utbildas om helheten men det viktiga är vilka åtgärder de olika aktörerna kan genomföra i närtid. Det är viktigt att aktörerna inte bara har en gemensam målbild utan även en insikt och förståelse att det är bråttom.

Inom arbetet för samverkan vill länsförbundet trycka på att följande punkter är viktiga att arbeta med:

- Strategier som verkar för att konsekvenserna för klimatet väger tyngre än andra aspekter som underlag för beslut.
- Konkreta planer för hur biltrafiken kan minskas, där konfliktpunkter identifieras och tydliga ställningstaganden görs. Exempelvis bör inga nya motortrafikleder byggas eftersom forskning redan har konstaterat att det leder till ökad trafik och därigenom ökade klimatutsläpp.
- Konkreta och realistiska planer för hur energiförsörjningen ska kunna säkras parallellt med att kraftvärmen i länet ska nå netto-noll utsläpp.
- Förslag på hur fler aspekter kan vägas in vid klimatsmart byggande, t.ex. minskad rivning av befintliga fungerande byggnader.
- Strategier för att minska planer på trafikallstrande verksamheter som t.ex. externa köpcentra.
- Roller och ansvar måste definieras.
- Markanvändningen i länet kräver också mer samverkan mellan kommunerna så att risk för negativa synergieffekter minimeras. T ex att mycket grönmark i ett område försvinner eftersom kommunerna inte vet att på andra sidan kommungränsen planeras också för att nuvarande grönområden ska bebyggas.

Vi håller helt med Länsstyrelsen att samverkansarbetet måste mynna ut i handlingsplaner för de fyra områden som strategin identifierat, där konkreta åtgärder för att minska klimatutsläppen preciseras. Handlingsplaner ska presenteras inom ett år från att strategin har godkänts. Ansvariga

aktörer ska utses och uppföljning ska ske årsvis, där klimateffekter för utförda och planerade åtgärder beskrivs.

Transporter och resande

I länsstyrelsens strategidokument konstateras att *”I Stockholms län står transportsektorn för den största andelen av växthusgasutsläppen och det är här länet snabbast behöver minska. Regeringen har fattat beslut om att transportsektorn ska minska utsläppen med 70 procent till 2030, vilket är en stor utmaning i 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”*

För tydlighetens skull borde Länsstyrelsen i dokumentet tala om “minskad fordonstrafik”, snarare än “ökad transporteffektivitet”, ett uttryck som döljer vad som behöver åstadkommas.

Både Naturvårdsverket har i sitt underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan och framför allt Klimatpolitiska rådets i sin rapport till regeringen lagt huvuddelen av sitt utrymme på att just förändringar av transportsektorn är viktigast att genomföra i närtid för att nå målen till 2030 och 2045. Det är här i Stockholmsregionen och andra täta storstadsregioner som minskningen av utsläppen från biltrafiken i första hand måste ske. Det måste ställas större krav på en minskning av koldioxidutsläppen på de tätbebyggda delarna av Stockholmregionen än på Norrbotten eller andra glesbygder (inklusive några av ytterområdena i länet). Här kan kollektivtrafiken byggas ut som ersättning för bilen. I klartext betyder det att landets invånare inte kommer att kunna använda bilen i samma omfattning som nu.

Länsförbundet håller helt med Länsstyrelsen i detta stycke:

”Enligt Trafikverket är det svårt att minska med 70 procent till 2030 om inte det totala trafikarbetet också minskar med 10-20 procent. Det sker tekniska förbättringar hela tiden men det kommer inte räcka att förlita sig enbart på dessa. Det är lika viktigt att parallellt arbeta med ekonomiska styrmedel och inte minst omfattande attityd- och beteendeförändringar hos såväl företag och organisationer som individer.”

Länsförbundet håller också med om att de tekniska förbättringarna inte kommer att räcka för att minska klimatutsläppen från trafiken utan trafikmängden måste minska. Människor och gods måste flytta till spårtrafik och vattnet i Stockholms län borde utnyttjas bättre – förutsatt att det är bra bränsle i båtarna/fartygen.

När samhället nu ska börja planera för minskade transporter och ett minskat beroende av fossila bränslen är det helt orimligt att satsa på nya motorvägar såsom Förbifart Stockholm, Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn.

Att få fler att åka kollektivt och cykla till arbetet och skola är en stor del i omställningen. Då är en hög kapacitet för att skjutsa flera människor i kollektivtrafiken av yttersta vikt. Tunnelbaneutbyggnaderna är bra men det kommer ta 10-15 år innan det är klart och åtgärder behöver sättas in i närtid, på 3-5 års sikt. Då är bussar ett bra sätt eftersom de kan sättas in på befintliga vägar, inte kräver stora

investeringar och är flexibla. Busstrafiken borde få egna körfält, signalprioritering och att man kan gå in och ut i samtliga dörrpar på bussen för att skapa ett bättre flöde. Detta är ett typexempel på när fler aktörer måste arbeta tillsammans eftersom det är Region Stockholm som har hand om bussarna och kommunerna som har hand om marken. Ett annat område där samordning krävs är vid etablering av nya bostadsområden. Om bussarna inte finns på plats när folk flyttar in kommer de köpa en bil som sedan används rutinmässigt även när busslinjer finns på plats.

Kollektivtrafiken måste också hålla en högre kvalitet än den gör idag. Underhåll, information, tillgänglighet och bekvämlighet måste bli bättre även om det kostar pengar. Om mer underhåll genomförs håller transportmedlen längre och hela kollektivtrafiknätet flyter smidigare.

När kollektivtrafik planeras måste det göras med en helhetssyn för hela länet och där är samverkan en förutsättning för att nå ett bra resultat.

Många resor är idag kortare än 5 km och det är en bra sträcka att istället cykla. Cykling är viktig ur flera aspekter och att underlätta för cykling är också en fråga om samordning över kommungränserna för de regionala cykelstråken.

Länsstyrelsen skriver att *"Generellt så har de flesta översiktsplaner höga ambitioner när det gäller hållbar utveckling och klimat."* Ambitionerna må vara höga men samtidigt planerar man för projekt som Östlig förbindelse (Sth, Nacka) och Tvärförbindelse Södertörn (Botkyrka, Huddinge, Haninge) och för bebyggelse i dåliga kollektivtrafiklägen och nya köpcentra (t.ex. Rosenkälla i Österåker). Länsförbundet håller därför inte med om att översiktsplanerna främjar en hållbar utveckling utan de är snarare drabbade av det dubbeltänk som genomsyrar samhället i stort, att vi ska kunna bygga motorvägar, utöka flygplatser m.m. och ändå klara klimatmålen.

När det gäller planerna på en utbyggnad av Arlanda, hänvisar strategin till att *"denna konflikt behöver hanteras på nationell nivå"*. Fakta är att utbyggnad inte kan ske om klimatmålen ska nås. Detta gäller även om utbyggnaden förutsätts ersätta ett nedlagt Bromma flygplats.

I strategin står *"I ett nationellt perspektiv importerar Sverige cirka 90 procent av det drivmedel som används och i Europa ökar efterfrågan, vilket med stor sannolikhet kommer att höja priset på biodrivmedel."* Det är inte hållbart att vi i Sverige ska importera så mycket biodrivmedel. Vi måste kunna producera vårt eget utan att hota den biologiska mångfalden där produktionen sker.

Energiförsörjning

Energiförsörjningen är en mycket viktig komponent när samhället ska ställa om. Att satsa så mycket och så ensidigt på el i framtiden gör att systemet kommer att bli väldigt sårbart. Det är viktigt att länet kan producera mer av sin el och uppvärmning själv. Även då blir samverkan en viktig pusselbit eftersom det är kommunerna som har självbestämmande över sin mark.

Samhällsplanering och bebyggelse

Det vi bygger idag kommer förhoppningsvis stå i 100 år och då är det viktigt att tänka långsiktigt i planeringen.

Mycket av det som föreslås i strategin görs redan idag. Miljöbedömningar används redan vid planer och program för bebyggelse och infrastrukturplaner. De är dock ingen garanti för att beslut fattas som är gynnsamma för klimatet eller naturen. Likaså sker idag stadsplanering som regel med tanke

på att kollektivtrafik och cykel ska fungera. Men de är viktiga dokument och har stor potential att bli ett ännu bättre verktyg för politiker och planerare att göra bedömningar hur planerna påverkar klimatet och miljön i stort.

Länsförbundet håller med om att samverkan behöver ske både inom kommunen och mellan kommunerna eftersom det i många fall kan röra sig om stora och komplicerade projekt såsom infrastruktur, elnät och terminaler mm.

Hälften av byggandets koldioxidutsläpp kommer från byggskedet, men byggbranschen har hittills inte visat något övertygande intresse för den cirkulära ekonomin. Nya planer måste börja värdera möjligheter att återanvända existerande byggnader och nya större byggprojekt måste redovisas med livscykelanalyser. Aktuella exempel på stora rivningar som skulle ge stora utsläpp finns i kontorsstadsdelen Alvik östra som enligt aktuellt planförslag ska jämnas med marken för att ersättas med samma volym nya bostadshus.

Länsförbundet håller med om att det är bra att bygga tätt och nära kollektivtrafik men det kan inte hela tiden ske på bekostnad av att grönområden försvinner. Vi vet numera att grönområden är bra för att motverka stress, barn att leka i en miljö som inte är "ordnad", biologisk mångfald och för många aspekter på klimatförändringarna. För att undvika dålig kvalitet på bostadsområden som nu byggs måste planerare och politiker ta hänsyn till bullernormer, miljö kvalitetsnormer för luft, grönområden, barns utemiljöer, träd, mer nederbörd och varmare somrar.

Länsstyrelsen har en viktig roll i att granska kommunernas översiktsplaner och detaljplaner. Länsförbundet ser det som ytterst betydelsefullt att Länsstyrelsen tydligt påpekar när kommunerna vill bygga i perifera lägen som är svåra att kollektivtrafikförsörja. Kommunerna planerar fortfarande alltför ofta bostadsområden i dåliga kollektivtrafiklägen. Likadant behöver Länsstyrelsen vara tydlig gentemot kommunerna när de planerar bebyggelse i strandnära lägen och i våtmarker och lågpunktsområden viktiga för hantering av regnvatten. Risken för översvämningar av höjningen av havsnivån gör att strandskyddet blir allt viktigare i framtiden och vi ser inte att kommunerna tar detta på allvar.

Enligt PBL har Länsstyrelserna ett tillsynsansvar för vissa statliga och mellankommunala intressen, de s.k. statliga ingripandegrunderna. Att bevaka att kommunerna planerar för minskad klimatpåverkan och för klimatsäkra samhällen borde vara en av de statliga ingripandegrunderna för att öka Länsstyrelsens inflytande i dessa frågor.

Konsumtion

I Sverige bedöms utsläppen från konsumtion vara cirka tio ton per person och år står det i strategin. Ca sex ton av dessa utsläpp sker i andra länder. Livsmedel, transporter och boende står för störst påverkan från hushållens konsumtion står det vidare.

Region Stockholm och kommunerna har stor möjlighet att påverka den offentliga konsumtionen, vilket motsvarar cirka 37 procent av hela Sveriges konsumtionsutsläpp (källa: Naturvårdsverket - Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser, utsläpp per område).

Länsförbundet anser att följande punkter är viktiga för att upphandling ska bli det strategiska verktyget för att nå miljö- och klimatmålen:

- Att budgetera för de ökade kostnader som fokus på miljö och hållbarhetsaspekter kan innebära.

- Att ta fram en tydlig strategi från ledningen som möjliggör för beställare och upphandlare att ställa avancerade och drivande miljökrav.

Det finns mycket som kommunerna och Region Stockholm kan göra, vilket framgår av strategin och Länsförbundet håller med om att man ska satsa på cirkulär ekonomi. Flyget måste minska i omfattning och matvanorna ändras.

Krav på ekologiskt framställda livsmedel måste ställas i offentlig upphandling. Här måste alla miljöaspekter vägas in som t.ex. att gynna biologisk mångfald vilket innebär att vi behöver fler betande djur. Det viktiga är att gynna ekologiskt och regenerativt jordbruk. Konsumtionen av dåligt kött med stor klimat- och miljöpåverkan måste minska men det viktigaste i offentlig upphandling är att ställa krav som gynnar ekologiska livsmedel i stort, inte att ställa krav på vegetariskt.

Självklart måste det kött som köps in vara bättre producerat, både ur ett djuretiskt- och ett miljöperspektiv. Vi kan inte heller, precis som det står i strategin fortsätta slänga så mycket mat som vi gör idag.

Beatrice Sundberg
Ordförande

Kontaktuppgifter:
beatrice.sundberg@naturskyddsforeningen.se
Lillåvägen 44 128 45 Bagarmossen

Naturskyddsföreningen Stockholms län, organisationsnummer 802016-3138