

TJÄNSTESKRIVELSE

2017-09-13

Samhällsbyggnadskontoret

KS20180929

Remiss: Förslag till klimatfärdplan för Stockholmsregionen

TRF 2016:0127

Dnr: KS 17/

Sammanfattning av ärendet

Som en del i arbetet med den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS2050) har en klimatfärdplan tagits fram. Klimatfrågorna har tidigare varit en del i RUFS-arbetet men har nu lyfts ur detta arbete och förankras på detta sätt i en separat remiss.

Beslutsunderlag

Remiss: Förslag till klimatfärdplan för stockholmsregionen

Remissvar, daterat 2017-09-13

Ärendet

Klimatfärdplanen är ett vägledande dokument i regionens klimatarbete och har status som ett planeringsunderlag enligt PBL. Det innebär att det ska användas i kommunens framtida planering. Remisstiden för dokumentet har varit kort men arbete med att ta fram delarna i dokumentet har pågått under en längre tid inom ramen för framtagande av RUFS2050. Dokumentet innehåller såväl kunskaps- och faktaunderlag som mål, vägval och verktyg för det framtida arbetet. Jämfört med Södertälje kommuns miljö- och klimatarbete så ligger ambitionsnivån i klimatfärdplanen generellt sett lägre. Klimatfärdplanen beslutas av landstingsfullmäktige och beslutet är planerat våren 2018.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret medför inga ekonomiska konsekvenser och kräver ingen finansiering

Kontorets förslag till kommunstyrelsen:

Besluta att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen.

Rickard Sundbom

Stadsdirektör

Homan Gohari

Tf samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare: Mats Johansson
Samhällsbyggnadsstrateg
stab
Telefon (direkt): 08 5230 6634
E-post: mats.johansson@sodertalje.se

Beslutet skickas till

trf@sll.se märkt TRF 2016-0127 (i både pdf- och wordformat)

akten

handläggaren



REMISSVAR

2017-09-13

Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare: Mats Johannesson

Tillväxt- och

regionplaneförvaltningen

trf@sll.se

TRN 2016-0127

Förslag till klimatifärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Generella synpunkter

Södertälje kommun är positiva till att en klimatifärdplan för stockholmsregionen tas fram. Behovet av färdplanen är stort och vi välkomnar det förslag som nu ligger ute på remiss. Vi skulle gärna sett att detta förslag hanterats med en längre remisstid, då området och de utmaningar färdplanen hanterar är stora och komplexa.

Klimatifärdplanen är pedagogiskt upplagd med faktarutor, diagram, vägval och verktyg som gör den lättläst samtidigt som den hanterar stora delar av det spektrum av utmaningar som vi står inför. Dock saknas skrivningar om klimatanpassning, vilket Södertälje kommun tycker är en beklaglig brist.

Klimatifärdplanen stödjer Södertäljes ambitioner inom miljö och klimat. Södertälje Kommun har en mycket hög ambition att bli fossilbränslefri i hela kommunen 2030 och i organisationen 2020. Södertälje kommun uppskattar särskilt den ambition som finns i färdplanen att hantera samtliga samhällssektorer, både offentliga och privata aktörer.

Förslaget till färdplan är ambitiöst och väl genomarbetat. Det finns en tydlig struktur och dokumentet är väldisponerat. Klimatifärdplanen kommer vara ett utmärkt underlag för regionens fortsatta arbete med att minska klimatpåverkan. Södertälje kommun ser särskilt positivt på de presentationer som finns i dokumentet med olika vägval och dess målbidrag. Dessa presentationer utgör ett mycket bra underlag för framtida prioriteringar såväl hos oss kommuner som för andra aktörer.

Södertälje kommun skulle gärna se att skrivningar och resonemang kring ekonomiska incitament för att underlätta klimatomställningen, främst för transportsektorn och markanvändningen, tog en större plats i dokumentet. Stora delar av omställningsarbetet, där den sammantagna samhällsekonomiska vinningen är stor, medför stora kostnader inledningsvis för vissa aktörer, som inte nödvändigtvis är samma aktörer som får ekonomisk vinning på längre sikt.

Synpunkter på remissförslagets olika delar

Vägen till en region med netto-noll-utsläpp 2045 (sid 9)

Södertälje kommun uppskattar det pedagogiska grepp att vända kurvan för CO₂-utsläppen för att visa en positiv utveckling vid minskade utsläpp. Att presentera den framtida utvecklingen som görs bland annat i figur 5 är positivt och ett bra sätt att konkretisera en framtidsbild. Vi vill dock påpeka att dessa bör tydligare särskiljas mot målen och strategierna, för att inte riskera sammanblandning.

Bebyggelsesektorn:.... (sid 14)

Det finns hindrande lagstiftning idag för att kunna genomföra de insatser som beskrivs på sid 17 tabell 1 under områdena energieffektivisering och solsäkra bebyggelsen. Kommunerna kan till exempel inte styra fullt ut mot att endast nära-noll hus ska få bygglov enligt PBL. Inom dessa områden krävs lagändringar.

Transportsektorn:.... (sid 19)

Södertälje kommun skulle gärna se en tydligare prioritering i vägvalen i tabell 2. Alltför många av de presenterade verktygen har mycket högt målbidrag, vilket vi ställer oss bakom. Men för att få kraft i det fortsatta arbetet vore en tydligare prioritering av några verktyg som är särskilt kritiska önskvärd. Risken är annars att några aktörer förväntar sig att den nödvändiga kraftsamlingen genomförs av andra.

Det är mycket tveksamt om regionen klarar de uppsatta utmaningarna med Landstingets uttalade mål att öka kollektivtrafiken med 5% till 2030. Dessutom är Landstingets mål för nöjda och trygga resenärer lågt, då det är viktigt att kollektivtrafiken har hög konkurrenskraft och är attraktiv för att nå nya resenärer, vilket är en förutsättning för att få till den nödvändiga omställningen av resandet. Det är även viktigt att formulera tydligare mål i färdplanen för utbyggnaden för överflyttning till gång och cykel sker stukturerat i hela länet som en viktig del i ett "hela-resan"-perspektiv.

Ett nödvändigt område att prioritera är utmaningen att flytta kapital från privatbilismen till utbyggnad av kollektivtrafiken, där trängselskatt+ är ett presenterat verktyg. Vi skulle gärna se att fler liknande verktyg som är både vägval och styrmedel pekades ut som högprioriterade.

Södertälje kommun ser positivt på att sjöfartens lyfts fram som regionalt utvecklingsområde med en potential som framtida grön transportnäring och att gods på pråm kan användas för att minska vägtransporterna.

Att olika samarbetslösningar lyfts fram som förslag på hur utvecklingen ska drivas framåt är positivt.

Markanvändningen:.... (sid 36)

Vi stödjer inriktningen med bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen vilket är en tydligt utpekad grund i kommunens översiktsplan. Det finns dock en brist idag som vi vill lyfta som ett område som saknas i färdplanen. Dagens stadskärnor och tätorter har inte en fullt utbyggd attraktiv kollektivtrafik om samtliga boende kan nå och nyttja. För att klara omställningen måste åtgärderna kompletteras med att attraktiv kollektivtrafik måste utvecklas för att alla boende i våra stadskärnor och tätorter ska ha ett attraktivt kollektivtrafikalternativ att välja för sina resor. Att som färdplanen utgå från att kollektivtrafiknätet är fullt utbyggt och att det räcker med att bygga nära denna kollektivtrafik leder fel.

Länets globala fotavtryck.... (sid 42)

Det är bra att konsumtionen behandlas i förslaget, Södertälje kommun ser gärna att ett övergripande mål formuleras för den offentliga konsumtionen och att klimatkrav ska ställs vid upphandling, exempelvis för externa transporter; entreprenörer, skolskjuts med mera. Minskade utsläpp genom bättre resursutnyttjande är viktigt och här ser Södertälje kommun gärna krav på högre grad av återvinning och avfallssortering

Genomförande, uppföljning och utvärdering (sid 44)

Södertälje kommun ställer sig bakom den slutsats som dras att kommunernas olika ambitioner är avgörande för möjligheterna att nå de gemensamma målen. Det är viktigt att de ledande kommunerna, där Södertälje ingår, inte får ökade beting för att täcka upp för kommuner som väljer att inte ta sitt ansvar. Det vore lika olyckligt om de kommuner som har lägst ambitioner får vara de som bestämmer takten. Här skulle Södertälje kommun gärna se fler samlade initiativ och ett tydligare regionalt ledarskap.

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande

Ser mejlet konstigt ut? [Öppna i din webbläsare.](#)

Dela:



Vi behöver era inspel om Stockholmsregionens utveckling

- Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen, diarienummer TRN 2016-0082
- Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen, diarienummer TRN 2016-0127

Nu pågår utställningen av den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050. Parallellt skickar landstinget nu också ut Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen och Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen på bred remiss. Dokumenten ska bidra till att stärka regionens genomförandekraft i två avgörande frågor för regionens utveckling.

Landstingets tillväxt- och regionplanenämnd beslutade den 8 juni att skicka förslagen på remiss under perioden 27 juni–2 oktober 2017. Målet är att landstingsfullmäktige ska fatta beslut om dem under 2018. Till dess behöver vi era inspel för att kvalitetssäkra förslagens innehåll, men också för att diskutera hur vi behöver arbeta för att uppnå regionens mål om att vara en klimatneutral region till 2045 och om hur vi ska stärka förutsättningarna för att leva och verka i länets skärgårds- och landsbygdsområden.

Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Syftet med klimatfärdplanen är att vägleda och stärka genomförandet av länets samlade klimatarbete mot netto-noll-utsläpp år 2045. Centrala delar av färdplanen är sektorsvisa utsläppsbanor samt verktyg för genomförande, såväl lokalt som regionalt.

Frågor vi gärna vill ha era svar på:



- Är utsläppsbanorna och de tillhörande förslagen till regionala vägval rimliga och genomförbara?
- Saknas viktiga vägval, verktyg och aktörer?
- Är de sju utpekade regionala omställningsinsatserna lämpliga eller bör andra åtgärder föredras?
- Hur kan ni som regional aktör bidra till genomförandet?

Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen

Syftet med strategin är att stärka möjligheten att bo och verka på landsbygden och i skärgården i Stockholms län. Fokus ligger på frågor som rör bland annat näringsliv, service, kommunikationer och naturvärden.

Frågor vi gärna vill ha era svar på:

- Vilka ytterligare styrkeområden vill ni särskilt framhålla för Stockholmsregionens landsbygd och skärgård?
- Vilka ytterligare utmaningar och möjligheter ser ni som avgörande för att skapa bättre förutsättningar att bo och verka på landsbygden och i skärgården?
- Vilka insatser (1–5 st) inom respektive insatsområde ser ni som särskilt avgörande för att stärka möjligheten att bo och verka på landsbygden och i skärgården?
- Hur kan ni som regional aktör bidra till genomförandet?

RUFS-rummet

I höst bjuder Tillväxt- och regionplaneförvaltningen in till flera intressanta temamöten kopplade till RUFS 2050 och förslagen till färdplan och strategi. Mötena kommer att äga rum i RUFS-rummet på OpenLab vid KTH, Valhallavägen 79 i Stockholm. Du anmäler dig till mötena via vårt kalendarium på rufs.se.

[Gå till kalendariet »](#)

Remissen

Välkommen att skicka in synpunkter på planförslaget. Synpunkterna skickas elektroniskt till registrator.trf@sll.se både i Word- och pdf-format. Ange de diarienummer som uppges ovan för respektive förslag. Synpunkterna ska vara Stockholms läns landsting tillhanda senast den 2 oktober 2017.

Remissvaren kommer att sammanställas i en samrådsredogörelse.

Mer information finns på www.rufs.se. Där hittar du också kontaktuppgifter till de som arbetat med att ta fram förslagen. Alla remissaktörer får också tryckta exemplar av bilagorna med post, bilaga 3 (sändlistan) är till viss del justerad i den här digitala versionen.

Med vänliga hälsningar



Bilagor

Bilaga 1: [Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen](#)

Bilaga 2: [Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen](#)

Bilaga 3: [Sändlista remissinstanser](#)

Hanna Wiik

Förvaltningschef, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Stockholms läns landsting



Stockholms läns landsting
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Box 22550, 104 22 Stockholm
Norra stationsgatan 69

Telefon: 08-123 130 00

E-post: registrator.trf@sl.se



Följ oss på Twitter



Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Vill du inte längre ha mejl från oss? Avregistrera dig här.





Regional utvecklingsplan
för Stockholmsregionen

Sammanfattning av förslaget till regional klimatfärdplan 2050

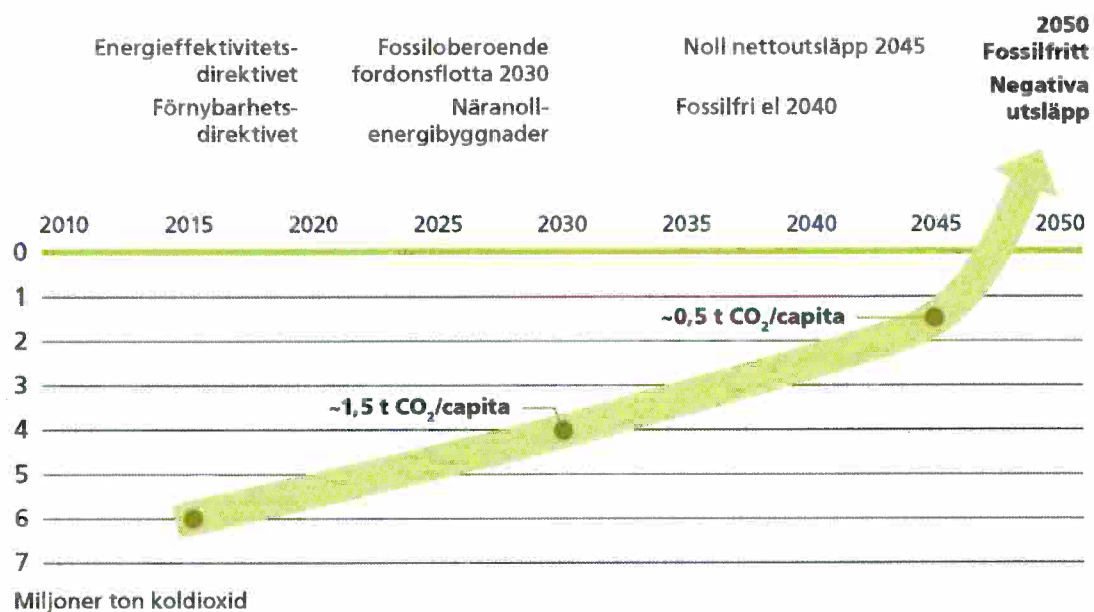
2017-06-08 16:05:00

Den regionala klimatfärdplanen 2050 för Stockholmsregionen beskriver hur länet ska nå klimatmålet netto noll växthusgaser senast 2045. Här sammanfattar vi innehållet utifrån olika sektorer.

Länets direkta utsläpp

Länets direkta utsläpp av cirka 6 miljoner ton måste reduceras till 1,5 miljoner ton år 2045. Dessa resterande utsläpp behöver kompenseras genom klimatåtgärder inom och utanför länet. Efter 2050 måste utsläppen vara negativa, det vill säga CO₂-avskiljning gör att koldioxid tar ur atmosfären.

Figur 4. Länets samlade direkta utsläpp som minusposter – mot fossilfrihet 2050



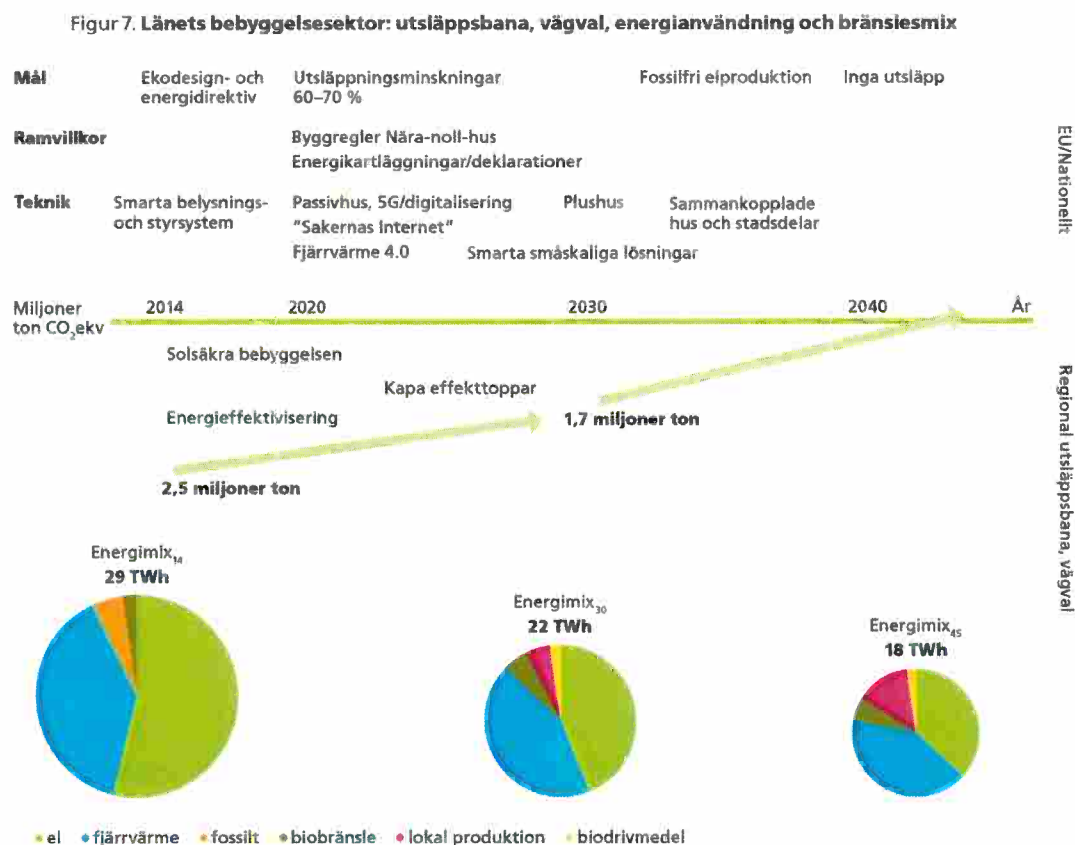
Bebyggelsesektorn – omställningen har kommit långt men mer behöver göras

Den byggda miljön, bebyggelsesektorn, har redan genomgått en framgångsrik omställning. Energianvändningen har sjunkit, trots ett ökat antal byggnader. I offentliga verksamheter pågår en energieffektivisering (tekniska verk, sjukhus, gatubelysning med mera) och åtgärder för att få bort fossil energi. Sektorn är dock allt mer elberoende, vilket gör att utsläppen motsvarar den el som de facto används i och importeras till länet.

Användningen av olja har minskat dramatiskt. Fjärrvärme och el dominerar som energiformer, men det finns även småskaligt nyttjade biobränslen. Det som återstår i länet är att fasa ut kol och olja (spetslast) från främst fjärrvärmeproduktionen.

Viktiga vägval:

- Fortsatt energieffektivisering av byggnadsbeståndet
- Solsäkra bebyggelsen vid nyplanering
- Kapa effekttoppar i både el- och fjärrvärmesystemen
- Fjärrvärme 4.0 med lågtemperatursystem och kombinationer av små- och storskaliga lösningar



Transportsektorn – nu måste omställningen börja på allvar

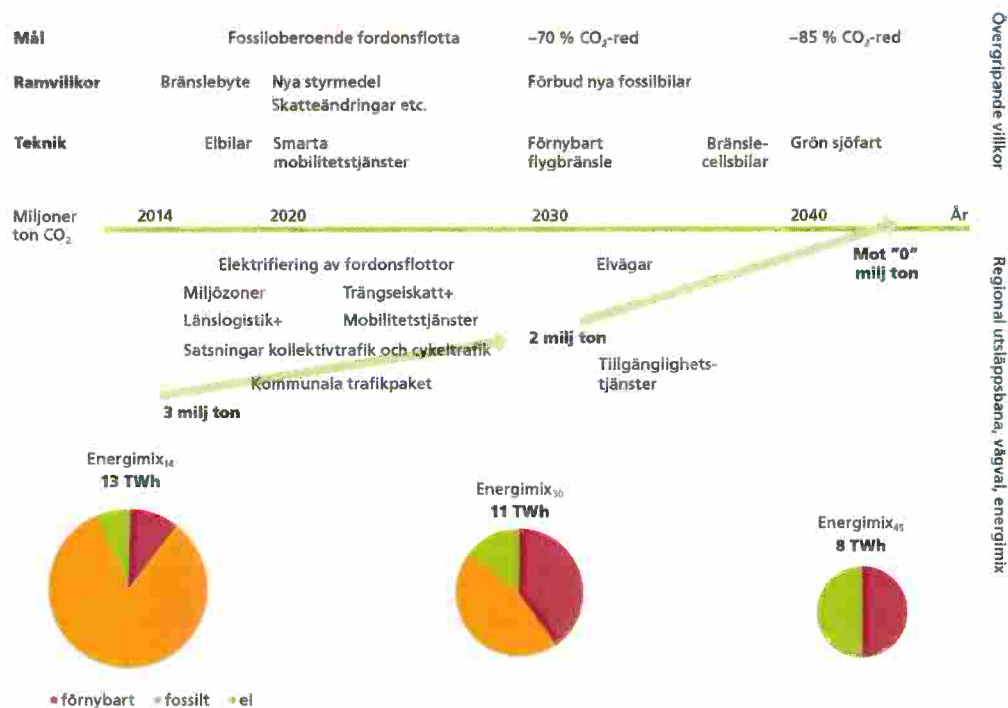
I Stockholms län står transportsektorn för cirka 30 procent av den totala energianvändningen och mer än hälften av alla växthusgasutsläpp. Fossila drivmedel står fortfarande för 80 procent av transporternas energianvändning. Tre områden är avgörande för omställningen: effektivare och minskade transporter (fordons- och personkilometer), effektivare och renare fordon samt en utfasning av fossila drivmedel.

Eftersom det framtida behovet av resor och transporter beräknas vara större än idag förutsätter det att dessa kan göras på ett mer resurseffektivt sätt. Bilen förblir nödvändig i de halvcentrala och yttre länsdelarna. Godstransporterna tilltar på grund av en större befolkning och växande ekonomiska aktiviteter. Flygtrafiken bedöms öka markant. Sjöfartens framtida utveckling är svår att förutse, men även den lär växa på grund av ett ökat resande och ett växande behov av godstransporter. Allt detta tillsammans föranleder omfattande insatser för att ställa om sektorn.

Viktiga vägval:

- Elektrifiering av vägtransporterna
- Miljözoner av olika former
- Mobilitetstjänster som kombinerar kollektiv- och andra resor
- Kommunala trafikpaket med parkeringspolicies, hastighetsbegränsningar m.m.
- Trängselskatt som utökas
- Utökad kollektiv- och cykeltrafik med både infrastruktur- och mjuka åtgärder
- Länslogistik med effektivare och renare godstransportsystem
- Utökning av förnybara och utfasning av fossila drivmedel

Figur 9. Länets transportsektor: utsläppsbana, vägval, energianvändning och drivmedelsmix



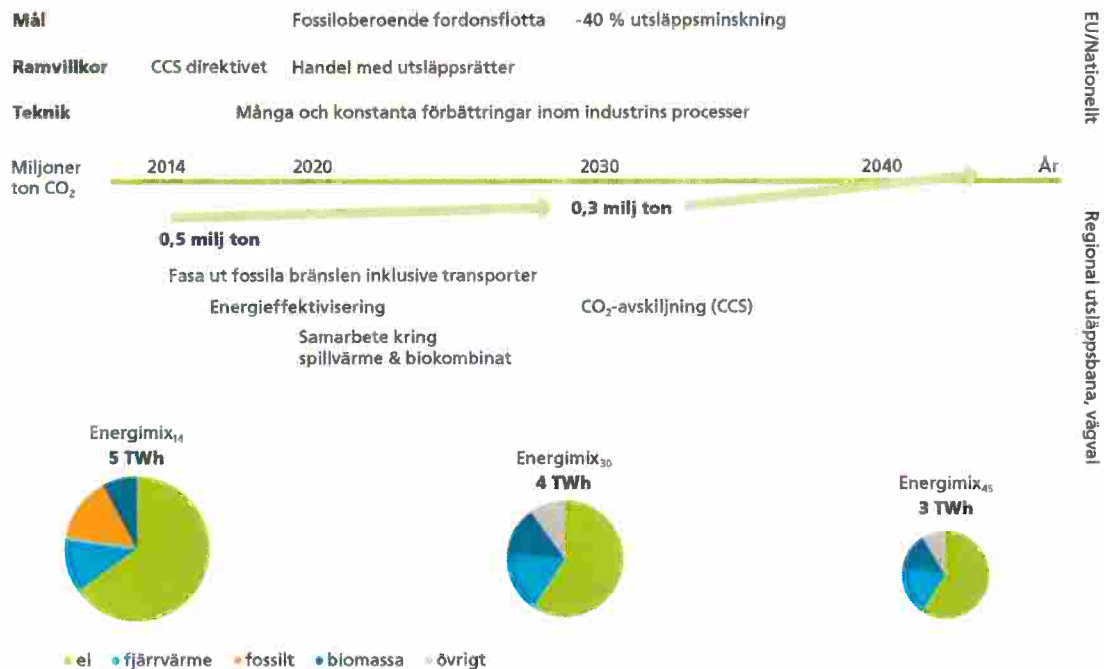
Industrisektorn – har mycket att vinna på en klimatomställning

Av länets totala energianvändning används cirka 10 procent av industrin. Industrins bidrag till klimatgasutsläppen har en minskande trend eftersom att olja successivt har fasats ut. En viss uppgång i användning av fossila gaser kan dock ses på senare år. Inom industrin används el och bränslen för drift av maskiner och processer, belysning och uppvärmning. Elanvändningen står för ungefär 65 procent av industrins energianvändning. Förutom olja används även trädbränslen, främst inom Hallsta pappersbruk. Den energiintensiva industrin är en del av den handlande sektorn, vilket innebär att de direkta koldioxidutsläppen ingår i EU:s handel med utsläppsrätter.

Viktiga vägval:

- Fasa ut fossila bränslen från både produktion och transport
- Energieffektivisering av industriella processer
- Samarbete kring rest- och spillvärme samt biokombinat
- Koldioxidavskiljning och lagring på längre sikt

Figur 11. Länets industrisektor: utsläppsbana, vägval, energianvändning och drivmedelsmix



Agrarsektorn – liten i Stockholms län, men med stor potential

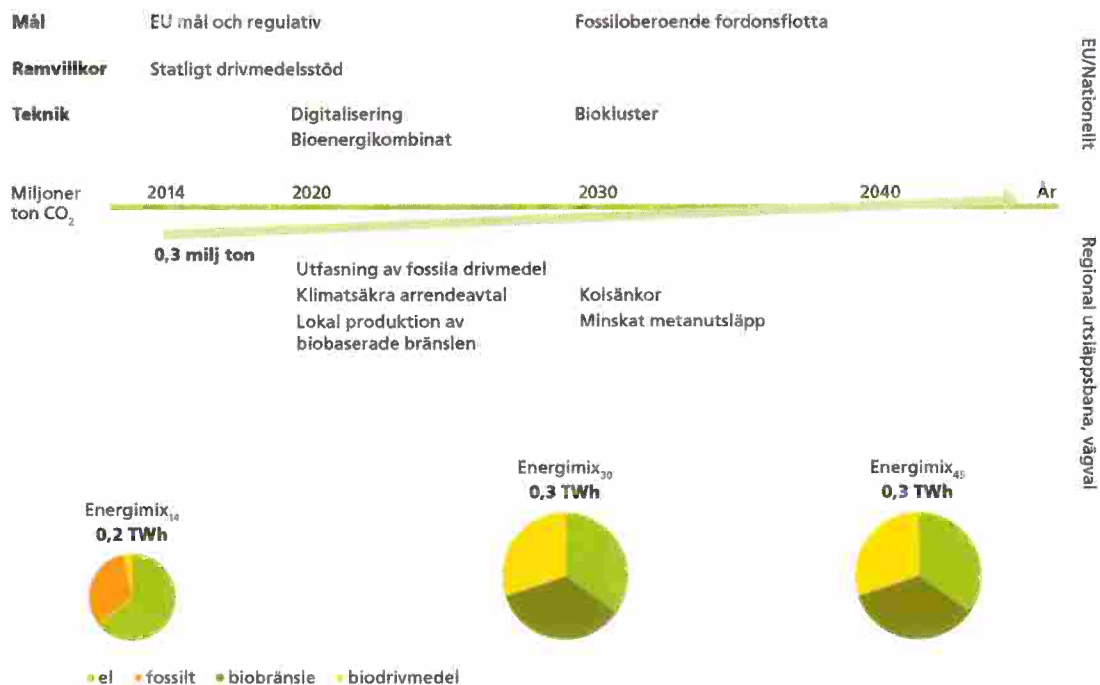
Länets skogar utgör ungefär hälften av länets yta. De absorberar stora mängder koldioxid och fungerar som en kolsänka. Lantbruk och djurhållning utgör också en betydande källa till växthusgasutsläpp genom drivmedel och energi som används vid produktion och distribution av livsmedel, men även genom stora metan- och lustgasutsläpp från framför allt djurhållning och gödsel.

Agrarsektorn är en viktig grundpelare i en framtida bioekonomi. Betydelsen av att främja såväl en regional tillväxt som klimatneutralitet går långt bortom dagens kolsänkor och produktionssystem för livsmedel. Genom att använda marken i stället för att låta den falla i träda kan stora mängder biodrivmedel (biogas, etanol) och djurfoder produceras. Biokluster som bidrar till en ökande självförsörjning med energi och mat kan främjas mer stringent.

Viktiga vägval:

- Fasa ut fossila bränslen i jord- och skogsbruk
- Metanutsläpp från djurhållning minskas
- Kolsänkor användas i ökande grad
- Kommunernas arrendeavtal ger vägledning mot fossilfrihet

Figur 12. Länets agrarsektor: utsläppsbana, vägval, energianvändning och drivmedelsmix



Energiproduktion – en utökad regional produktion av förnybar och återvunnen energi är möjlig

En utvecklad bioekonomi med en ökad produktion av förnybar och återvunnen energi har många positiva synergier: energisäkerhet, nya jobb, kretsloppslösningar, cirkulär ekonomi samt ökat regional djurfoder- och livsmedelsproduktion. Fortsatta satsningar på energieffektivitet är också viktigt eftersom biomassan är begränsad, till skillnad från sol och vind. I framtiden behövs det olika bränslen för att täcka olika behov, bland annat i transportsektorn.

Viktiga vägval:

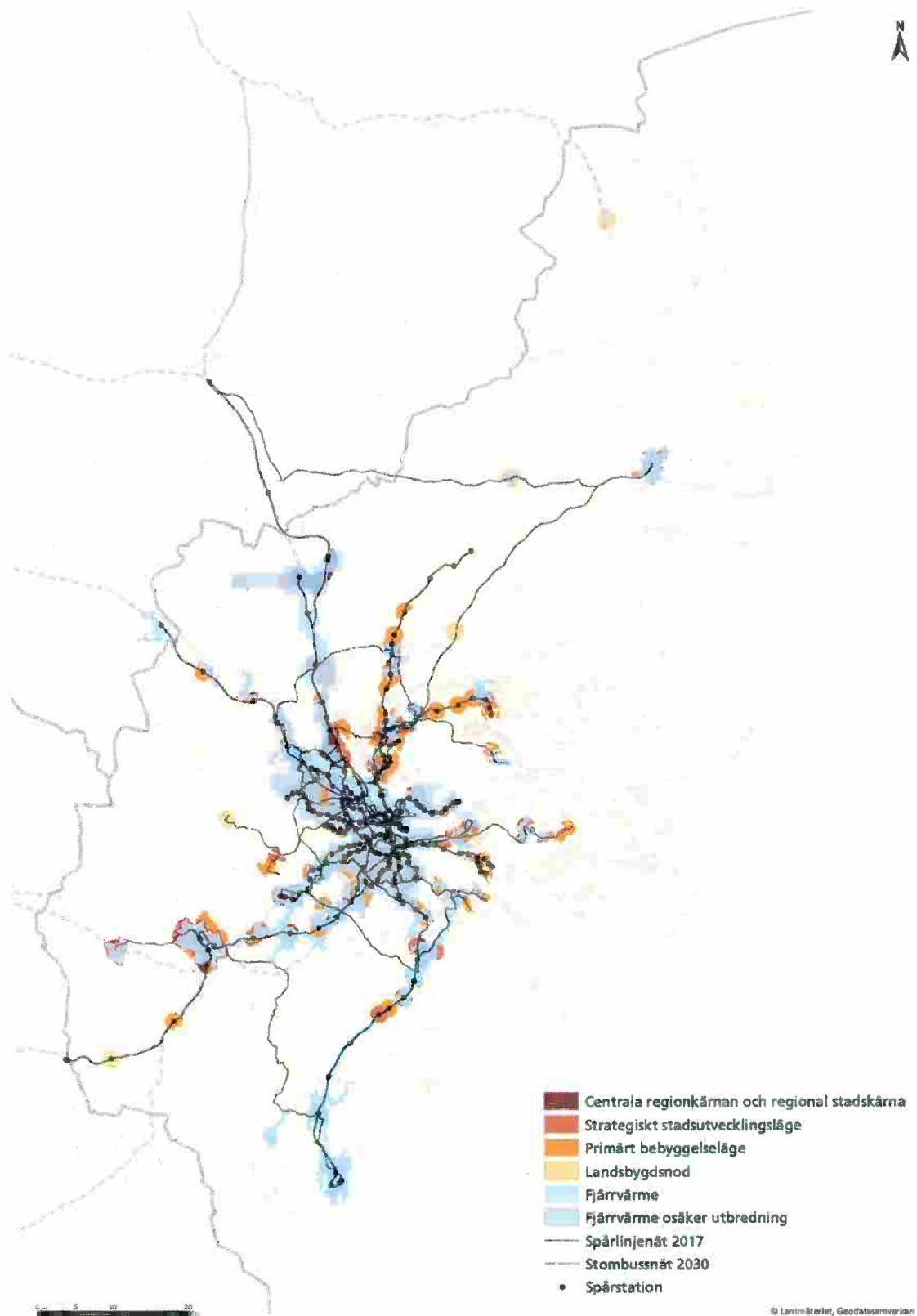
- Skapa en marknad för lokal, biobaserad energiproduktion
- Minska fossilt avfall som bränsle i kraftvärmeanläggningar
- Utveckla biokluster i länet för nya industrier som är kopplade till den agrara sektorn

Markanvändning – framtida bebyggelsestrukturer är lika viktiga som energiomställningen

För att nå målet om en region utan klimatpåverkande utsläpp 2045 är en huvudinsats att planera för flerkärnighet och bygga stationsnära och i kollektivtrafiknära lägen. Kartan nedan visar prioriterade områden för bebyggelseutveckling i länet nära kollektivtrafik och fjärrvärme samt fjärrkyla. De regionalt prioriterade områdena för bebyggelseutveckling är:

1. Den centrala regionkärnan och de regionala stadskärnorna (mycket tät till tät, sammanhängande stadsbebyggelse)
2. Strategiska stadsutvecklingslägen (tät och sammanhängande stadsbebyggelse)
3. Primära bebyggelseutvecklingslägen (tät till medeltät och sammanhängande stadsbebyggelse)
4. Landsbygdsnoder (medeltät och sammanhängande stadsbebyggelse)

Genom förslagen till prioriteringar i RUFS 2050 ska bebyggelsen hållas samman och skapa närhet till viktiga funktioner. Målet i RUFS 2050 är att minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i de områden som utpekats som regionalt prioriterade bebyggelselägen. Därmed ska en fortsatt utglesning undvikas och samhället styras mot ett transporteffektivt samhälle.



Läs mer

2017-06-08 Så ska vi nå klimatmålen – regional klimatfärdplan
2050 på remiss



Läs mer i det kompletta dokumentet

