

Kommunstyrelsen

Förslag till Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Yttrande till Stockholms läns landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen att anta föreslaget yttrande till Stockholms läns landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen, över Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen.

Sammanfattning

Klimatfärdplanen är en vägledande, strategisk handlingsplan för Stockholmsregionens för att uppnå fossilfrihet 2050. Syftet är att visa hur regionens klimatmål kan nås enligt RUFSS 2050. Arbetet med att ta fram den regionala klimatfärdplanen leds av Stockholms läns landsting, tillväxt- och regionplaneförvaltningen, och länets miljö- och samhällsbyggnadsråd. Klimatfärdplanen ska efter remiss och justering lämnas till landstingsfullmäktige för beslut 2018.

Den regionala klimatfärdplanen 2050 ska bidra till att samordna och regionalisera nationella, lokala och enskilda satsningar, vilka behöver långsiktighet, helhetsperspektiv och översikt. Klimatfärdplanen skapar den nödvändiga inramningen och inriktningen för detta arbete. Ingående sektorer är bebyggelsesektorn, transporter, industri, jord- och skogsbruk, samt markanvändning och energiproduktion (inklusive avfall). Klimatanpassning tas inte upp. Resan mot nollutsläpp blir inte konfliktfri och i synnerhet inneboende intressekonflikter mellan en långsiktig måluppfyllelse och nödvändiga, genomgripande beslut i närtid måste lösas.

Färdplanen har status som ett planeringsunderlag enligt 7 kap 5 §. plan- och bygglagen. Det innebär att kommunerna och statliga myndigheter ska använda sig av underlaget i sin fysiska planering.

Ärendet

Klimatfärdplanens tidsavgränsning är 2045, det vill säga: måläret för ett län utan nettoutsläpp år 2045, precis som för hela landet (motsvarar Sveriges nationella mål 2045). Klimatfärdplanen omfattar avsnitt med sektorerna byggd miljö och service (byggsektorn), transporter, industri, jord- och skogsbruk samt markanvändning och energiproduktion (inklusive avfall). Klimatanpassning ingår inte. Färdplanen inleds med ett avsnitt om regionen och kopplingen till RUFSS 2050. Därefter följer avsnitt med informativa löptexter och diagram för respektive sektor. Varje avsnitt innehåller även en tabell kallad *Vägval, verktyg, aktörer och bidrag till klimatmål* inom respektive sektor. Avslutningsvis följer ett avsnitt som handlar om att länets globala klimatavtryck behöver minska och allra sist ett avsnitt om genomförande, uppföljning och utvärdering.

Nedan föreslås ett antal utpekade klimatinsatser som har stor betydelse för länets omställning som får en framträdande roll i strävan om en region utan nettoutsläpp år 2045:

- En elektrifiering av vägtransporterna (regional prioritering enligt RUFSS 2050 utställningsförslag).
- De regionala stadskärnornas utveckling med höga energi- och klimatambitioner så att de utvecklas till internationella förebilder inom stadsutveckling (regional prioritering enligt RUFSS 2050 utställningsförslag).
- Kollektivtrafiksatsningar (både fysiska och mjuka åtgärder) som förstärker dagens utbud och skapar ett flexibla stabilt system med ett tillräckligt bra utbud, utvecklade stations- och hållplatslägen, samt nya tvärförbindelser för att kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.
- Regionala cykelsatsningar (både fysiska och mjuka åtgärder) som ökar cykelresornas andel (regionalt mål att utöka andelen från 5 till 20 procent år 2030, samt en regional samverkan i form av cykelkansli och cykelbokslut).
- Utveckla regionala logistikkoncept för masshantering och byggmaterial, inklusive bygglogistikcentra vid stora byggprojekt, samlastning, vattentransporter och nya digitala plattformar.
- Skapa och driv en arena för att vidareutveckla länets fjärrvärmesystem med särskilt fokus på lågtemperaturssystem som kombineras med spillvärme och lokala lösningar (värmepumpar, solfångare etcetera) och som främst åstadkommer de kopplingar som idag saknas mellan de stora fjärrvärmesystemen.
- Främja en regional och lokal produktion av återvunnen och förnybar energi, främst biogas och organiskt avfall, solenergi och vindkraft, samt energikombinat och kretsloppsanläggningar som knyter ihop stadens och landsbygdens olika potentialer.

Insatserna skulle kunna utvärderas genom ett klimatkretslopp som visar om och hur regionens insatser ger resultat.



Enhetens förslag till synpunkter

Övergripande synpunkter

Klimatfärdplanen presenterar en mängd möjliga vägval, verktyg och steg som aktörer inom olika sektorer föreslås ta som leder till en fossilfri region 2050. Nacka kommun tycker det är positivt att tillväxt- och regionplaneförvaltningens presenterar en färdplan för klimatet. Men en central fråga som uppenbarar sig är vem som styr så att de olika aktörerna agerar åt samma håll och i rätt ordning dvs. säkrar genomförandet mot en fossilfri region. Utan tydlig styrning riskerar det bli likt en symfoniorkester utan dirigent.

Nacka kommun anser att de regionala klimatmålen också borde utgå från 1990 som basår så att en jämförelse kan göras med de nationella målen. Nackas yttrande fokuserar på utpekade klimatinsatser som har stor betydelse för länets omställning, såsom markanvändning, bebyggelse- och transportsektorn.

Bebyggelsesektorn

Kommunen emotser regelverk för nära-noll-energibyggnader år 2018 (offentliga byggnader) respektive år 2020 (alla byggnader). Nacka vänder sig dock mot att färdplanen förslår att kommunerna ska bidra i så hög grad till energieffektivisering i energi-, översikts- och detaljplaner samt bygglov. Möjligheterna är begränsade att styra energieffektiva byggnader i och med särkravslagstifningen i plan- och bygglagen. Energikrav på ny bebyggelse kan endast styras när kommunen bygger i egen regi, vid arrende och tomträtt samt vid försäljning av enstaka tomter där det inte handlar om genomförande av detaljplan. Nacka kommun förordar därför att fokus på energieffektivisering istället bör åläggas byggsektorn genom (genom skärpta) energikrav. En knäckfråga som bör belysas i färdplanen är energiåtgången i själva bygg- och produktionsfasen.

Transportsektorn

Färdplanen föreslår elektrifiering av vägtransporterna (regional prioritering enligt RUF 2050 utställningsförslag). Nacka kommun ställer sig positiva till elektrifiering av vägtransporter, men färdplanen bör inte låsa sig vid det, utan även komplettera med flera andra fossilfria alternativ och på så sätt uppnå en mer resiliert region. Exempel på andra bränslen är biogas och syntetisk diesel från biomassa. Framställning av biogas bidrar inte bara till bilbränsle utan också till produktion av fjärrvärme, framställning av biogödsel m.m. Produktion av batterier till elbilar är extremt energikrävande och behöver bytas ut under bilens livstid. Det finns med i avsnittet om transporter men syns inte i de mer sammanfattande delarna.

Nacka kommun anser att effektiva mobilitetsåtgärder och kollektivtrafiksatsningar i regionen är nödvändiga för att åstadkomma en klimatsmart, tillgänglig och attraktiv region. Kommunen har framgångsrikt drivit frågan om kapacitetsstark kollektivtrafik i ostsektorn i flera år och nu pågår planering av tunnelbana till Nacka, vilket är en förutsättning för planerad stadsutveckling i Nacka stad. Vidare önskar kommunen att färdplanen tydligare

pekar på den regionala potentialen för utökad klimatsmart och snabb kollektivtrafik på vatten.

Nacka kommuns anser att regionala cykelsatsningar är viktiga och ser en stor potential för att öka andelen cyklister. Nackas första cykelbokslut summerar åtgärder som gjorts inom cykelområdet mellan 2014–2016 och är en uppföljning av den cykelstrategi och åtgärdsplan som antogs 2014. Nacka har uppmärksammats av Cykelfrämjandet genom utnämningen till bästa cykelkommun i länet och fjärde bästa i landet (Cykelfrämjandets kommunvelometer 2017 och resandevaneundersökning 2015).

Markanvändningen

Nacka kommun välkomnar färdplanens förslag att de regionala stadskärnornas utveckling med höga energi- och klimatambitioner, så att de utvecklas till internationella förebilder inom stadsutveckling. Kommunen arbetar målinriktat sedan flera år med utveckling Nackas del av den centrala regionkärnan i och med planeringen av Nacka stad. Här planeras 14 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser genom en omfattande förtätning med syftet att åstadkomma en sammanhängande och långsiktigt hållbar stadsväv till 2030. Planeringen sker i enlighet med översiktsplanens (2012) målområden och stadbyggnadsstrategier.

Här är länken till remissen Nacka kommun ska yttra sig över:

<http://www.rufs.se/rufs-2050/processer/klimatfardplan/>

Kommunstyrelsen i Nacka har fått möjlighet att yttra sig över klimatfärdplan 2050 för stockholmsregionen under remissperioden 27 juni till 2 oktober 2017.

Bilagor

Förslag till yttrande

Andreas Totschnig
Enhetschef
Enheten för strategisk stadsutveckling

Henrik Svensson
Översiktsplanerare
Enheten för strategisk stadsutveckling