



Handläggare  
Elin Sundqvist  
Telefon 070-858 97 07  
miljoforvaltningen@helsingborg.se

Miljö- och energidepartementet  
m.registrator@regeringskansliet.se  
petter.hojem@regeringskansliet.se

## **Yttrande över remiss av delbetänkandet från Miljömålsberedningen med förslag om en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige**

Dnr 2016-2366

Miljönämnden beslutar att lämna nedanstående synpunkter angående rubricerad remiss.

### **Miljönämndens synpunkter**

#### **Synpunkter på förslag om klimatstrategi**

Helsingborgs stad står i många avseenden bakom miljömålsberedningens förslag till en strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik med mål om nettonollutsläpp i Sverige till 2045. Vi stödjer åsikten att Sverige ska ta ansvar för landets historiska utsläpp och vara ett föregångsland i klimatomställningen. Eftersom klimatstrategin inte omfattar den handlande sektorn delar vi uppfattningen att Sverige ska vara pådrivande för att EUs system för handel med utsläppsrätter skärps. Vi ser mycket positivt på förslaget att klimatfrågan ska integreras i alla politikområden vilket måste vara en grundförutsättning för att nå de långsiktiga klimatmålen. Miljömålsberedningens förslag till strategi innehåller dock få skarpa mål och bygger på att många fler utredningar ska till innan arbetet för nettonollutsläpp når genomförandefasen.

#### *Utsläppsmål för inrikes transporter:*

Regeringen har tidigare slagit fast att Sveriges fordonsflotta ska vara fossiloberoende till 2030. Därefter har en statlig utredning, Fossilfrihet på väg (FFF-utredningen), tagit fram förslag på hur vi ska nå dit. I utredningen preciseras fossilbränsleberoende till att transportsektorns klimatpåverkan minskar med 80 % till 2030 jämfört med 2010. Miljömålsberedningen väljer dock att sänka ambitionsnivån och föreslår att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 % till 2030 jämfört med 2010. Vi anser att beredningen åtminstone bör följa FFF-utredningens linje om 80 % minskade utsläpp inom transportsektorn till 2030. Vi anser vidare att utsläppsminskningarna inom transportsektorn bör ske i ett så tidigt stadie som möjligt eftersom de kumulativa utsläppen av växthusgaser för hela perioden 2015-2045 då minskar, vilket visas i de fyra alternativa

utsläppsbanor vilka beredningen har haft som underlag för överväganden om etappmål. Helsingborg är en av flera skånska kommuner som för den egna organisationen har skrivit under uppöppet 100 % fossilbränslefritt Skåne 2020, vilket bland annat omfattar målet "inget fossilt bränsle i transporter".

#### *Konsumtion:*

Miljömålsberedningen har koncentrerat analysen av eventuella sektormål till transportsektorn vilket är positivt eftersom det är den som står för den högsta andelen av utsläppen i den icke-handlande sektorn. Det hade dock varit önskvärt att beredningen även hade tagit fram ett förslag på mål och åtgärder för att nå en hållbar konsumtion ur ett klimatperspektiv. Ett ställningstagande på nationell nivå skulle underlätta för kommuner att driva frågan. Beredningen lämnar här till regeringen att utforma eventuella åtgärder och styrmedel. Enligt Naturvårdsverket har de konsumtionsrelaterade utsläppen i andra länder och som orsakats av vår konsumtion ökat de senaste 20 åren, vilket motverkar generationsmålet. Bland det som bidrar mest till ökningen av utsläppen utomlands är utsläpp från konsumtion av mat och internationella transporter. Utsläppen från internationella flygresor är i samma storleksordning som utsläppen från alla bilresor i Sverige<sup>1</sup>. Flyget ingår förvisso i EU ETS, men systemet har flera brister; endast utsläpp från flygresor inom EES ingår och endast dess koldioxidutsläpp beaktas. Vi delar Naturvårdsverkets slutsatser om att kraftfulla styrmedel behöver utvecklas och införas, vilket skulle kunna röra sig om flygskatt och köttskatt<sup>1</sup>.

#### *Transporteffektivt samhälle:*

Vi stödjer resonemanget att det lokala och regionala klimat- och luftarbetet är centralt för utvecklingen mot minskade växthusgasutsläpp och minskade föroreningar. Vi välkomnar miljömålsberedningens förslag att ge kommuner möjlighet att införa miljözon för lätta fordon och differentiera avgift på parkeringsplatser utifrån fordons miljöegenskaper. Detta kan både gynna hållbara transporter och få ner halter av luftföroreningar i tätorten. Vi stödjer även förslaget att ytterligare utreda möjligheterna för införande av lokala styrmedel på trafikområdet.

Eftersom bilresornas andel av persontransporterna på nationell nivå varit i det närmsta oförändrad under de senaste 20 åren är vi positiva till förslaget att persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25 % 2025. I Helsingborg har vi jobbat aktivt under många år för att öka andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång och har ett högt satt mål för bilresornas andel på max 48 % till 2020. Region Skånes senaste resvaneundersökning för 2013 visar dock en ökning av



bilresornas andel i Helsingborg till 57 % jämfört med 55 % 2007. Snabba åtgärdsförslag och stöd måste till för att Sverige i genomsnitt ska landa på 25 % till 2025. Stadsmiljöavtalet kommer förhoppningsvis att hjälpa upp siffran i större städer. Det behövs även stöd för hur uppföljning av andelen resor med olika transportsätt kan underlättas.

#### *Bostäder lokaler och byggande:*

Förbudet i plan- och bygglagen för kommuner att ställa särkrav vid byggnation har varit en bromskloss i arbetet att främja energieffektivt byggande och försvårat för kommuner att agera föregångare. Vi är positiva till miljömålbereidningens förslag att utvärdera effekten av förbudet i plan- och bygglagen. Byggkravutredningen har inte tillförlitligt visat att kommunala särkrav står i vägen för bostadsbyggandet och den merkostnad som utredningen lägger på energieffektivt byggande tycks vara överskattad<sup>2</sup>.

#### *Förnybara drivmedel:*

Vi är positiva till beredningens förslag att regeringen för riksdagen snart ska presentera förslag kring regler för långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel. FFF-utredningen gör bedömningen att en fossilbränslefri fordonsflotta kräver en utökad produktion av biodrivmedel varav en stor andel biogas. Statligt stöd till produktion av biogas i flera europeiska länder har lett till minskade importkostnader av utländsk gas, vilket kan göra det svårare för svensk biogas att konkurrera. Produktionen av biogas och dess rötresten för med sig flera olika samhällsvinster i Sverige, såsom näringsåterföring till jordbruket, minskad övergödning och ökad sysselsättning<sup>3</sup>. Helsingborg har satsat stort på biogas under många år och här finns en av Sveriges största biogasanläggningar. Helsingborg har stora ambitioner att utöka både produktion och användning av biogas, och är således beroende av tydliga nationella direktiv för att kunna motivera att göra de investeringar och satsningar som krävs. Vi önskar i likhet med Energigas Sverige att det tas fram en nationell biogasstrategi och att möjligheterna att införa ett produktionsstöd för svensk biogas utreds<sup>3</sup>.

#### *Skogen*

Vi ser positivt på förslaget att Sverige bör utveckla en bioekonomistrategi för att främja att fossila material och bränslen byts ut mot biobaserade. Här kommer skogen att få en betydande roll som den största källan till bioråvara. Det är därför viktigt att vi gör vårt yttersta för att öka nettoupptaget av växthusgaser i skogen. Kalhyggen släpper ut mycket stora mängder koldioxid under de första 10–15 åren efter kalavverkningen<sup>4-5</sup>. Eftersom skogsforskning huvudsakligen har varit inriktad på kalhyggesbruk saknas det i princip kunskap om vilka effekter ett modernt hyggesfritt





kontinuitetsskogsbruk har på kolbalans, tillväxt och lönsamhet. Det finns dock gallringsstudier som visar att gallringar där man avverkat 25–30 procent av stående volym visar att effekterna på kolbalansen är mycket små och kortvariga<sup>4-5</sup>. Vi hoppas således på att se mer forskning på alternativa skogsbruksmetoder såsom kontinuitetsskogsbruk. Hyggesfritt skogsbruk kan skapa mervärden i form av ökad biodiversitet och ökade rekreativvärden<sup>6</sup> och tillämpas redan i dag på grund av dess rekreativa värden i flera kommuner t.ex. Örebro, Motala och Linköping. Som beredningen nämner är en av IPCC huvudslutsatser från senaste syntesrapporten att utsläppsminskande strategier kan vinna på att uppfylla andra samhällsmål samtidigt.

### **Synpunkter på förslag om luftvårdsstrategi**

Sammantaget anser Helsingborgs stad att etappmålen är bra för att uppnå en bättre luftkvalitet. Miljömålsberedningens förslag är välriktade mot de olika problemområden som finns. För önskat resultat gör vi bedömningen att samtliga etappmål behöver realiseras. Åtgärder inom de olika områdena är troligtvis otillräckliga var för sig.

#### *Begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort*

Vi är tveksamma till om etappmålet för begränsade utsläpp från vägtrafiken är tillräckligt högt satt, nås målet med 25 %? . När det gäller åtgärdsförslagen för vägtrafiken önskar vi fler åtgärdsförslag riktade mot de tunga transporterna eftersom de är stora emissionskällor av både partiklar (PM10 och 2,5) och NO<sub>x</sub> även inom tätorten. Vi stödjer förslaget att reseavdragsystemet bör ses över. De samhällsmässiga kostnader som reseavdragen innebär skulle istället kunna läggas på kollektivtrafik och miljöbilsrabatter.

#### *Begränsade utsläpp från småskalig vedeldning*

Vi är positiv till etappmålet om begränsade utsläpp från småskalig vedeldning. Etappmålet bör få god effekt på halterna av bens(a)pyren och tillsammans med etappmålet för vägtrafiken så bör det få god effekt på halterna av PM 2,5 och PM 10. I enlighet med beredningens förslag vill vi gärna se en ändring i plan och bygglagen så att även byte av eldstad omfattas av anmälningsplikt.

#### *Uppfylla takdirektivets utsläppsåtaganden*

Att uppfylla takdirektivets utsläppsåtagande är en självklarhet, men kan likväl vara svårt att uppnå.



## Referenser

<sup>1</sup>Larsson (red), 2015, Hållbara konsumtionsmönster – analys av maten, flyget och den totala konsumtionens miljöpåverkan. Naturvårdsverket rapport 6653

<sup>2</sup>Boverket, 2015, Förslag till svensk tillämpning av nära-nollenergibyggnader. Boverket Rapport 2015:26

<sup>3</sup>Energigas Sverige, Region Skåne, Swedegas, 2015, Förslag till nationell biogasstrategi.

<sup>4</sup>Olson (red), 2011, Hugga eller skydda? Boreala skogar i ett klimatperspektiv. Naturskyddsföreningen, WWF. ISBN: 978-91-558-0052-9

<sup>5</sup>Lindroth m.fl. 2012, Landsbygdsministern har fel, kalhyggen inte klimatsmarta, DN-debatt

<sup>6</sup>Rudberg (red) 2013, Skogsbruk utan hyggen, Naturskyddsföreningen ISBN: 978-91-558-0023-9

Detta yttrande har tagits fram av Elin Sundqvist.

På uppdrag av miljönämnden



Henrik Frindberg  
Miljödirektör

### **Beslutet är fattat på delegation**

Detta beslut är fattat av tjänstemän på miljöförvaltningen på delegation av Miljönämnden i Helsingborg. Det betyder att politikerna i nämnden har gett tjänstemännen på förvaltningen i uppdrag att fatta beslut i sådana här ärenden.

