



Yttrande över - Remiss för yttrande - Klimat- och energiprogram inkl. energiplan

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsnämnden har beretts möjlighet att lämna yttrande på remissversion av klimat- och energiprogram för Linköpings kommun.

Sammanfattningsvis anser samhällsbyggnadsnämnden att:

- Det är bra att ett klimat- och energiprogram tas fram.
- Målet om nettonollutsläpp år 2045 är utmanande, men rimligt.
- Programmet bör kunna göras mer lättillgängligt genom att kortas ned och använda ett enklare språk.
- Klimat- och energiprogrammet bör inte innehålla nyckelinsatser. Istället bör långsiktiga prioriteringar anges.
- Programmet bör försöka förtydliga skillnaden mellan Koldioxidneutralt Linköping 2025 och nettonollutsläpp 2045.

Synpunkter

Övergripande

Samhällsbyggnadsnämnden anser att det är bra att ett klimat- och energiprogram tas fram. Som landets femte största kommun sett till invånarantal har Linköping en viktig roll i Sveriges klimat- och energiomställning.

Programmet bör genomgående kunna skrivas mer rakt på sak, kortfattat och med ett enklare språk. För att nå ut till medborgare och näringsliv föreslås att en populärversion tas fram efter antagandet av programmet.

Samhällsbyggnadsnämnden anser att klimat- och energiprogrammets inte bör innehålla nyckelinsatser. Vilka insatser som ska genomföras kommer att förändras över tid och bör hanteras i kommande handlingsplaner. Förslagsvis

kan istället tydligare beskrivningar göras av vilka prioriteringar som ska gälla inom respektive insatsområde.

För att läsaren snabbare ska komma till vad programmet innebär kan kapitel 2 och kapitel 3 läggas i en bilaga.

Principiella ställningstaganden

Samhällsbyggnadsnämnden anser att den energitrappa som beskrivs i kapitel 4 är bra. Det är viktigt att hela koncernen arbetar efter dess principer inom samtliga insatsområden. Det bör förtydligas att det är för kommunkoncernen som energitrappans ska vara vägledande.

Det är svårt att förstå vad som menas med att Linköpings kommun ställer sig bakom ”delvis avfallsbaserad” fjärrvärme. Under samma punkt bör definitionen av icke önskvärt material ändras till ”material som kan återbrukas eller materialåtervinnas” för att göra texten lättare att förstå.

Övergripande mål

Det geografiska strävansmålet är utmanande, men rimligt.

Kapitlet bör kompletteras med en text som förklarar skillnaden mellan koldioxidneutralt Linköping 2025 och netto nollutsläpp 2045. En sådan förklaring är viktig för att kommunicera vad målen betyder.

Linköpings kommun kommer att medverka i den nationella satsningen ”Klimatneutrala städer 2030”. Det bör därför övervägas om klimat- och energiprogrammet ska ha ett mål för Linköpings stad till år 2030.

Bostäder, lokaler och verksamheter

Målet berör inte samhällsbyggnadsnämndens verksamhet, men förslagsvis förtydligas vilka ytor i en byggnad, om det rör både befintligt bestånd och nyproduktion, samt om det berör ett snitt av byggnader eller om alla byggnader ska klara målvärdet.

Nulägesbeskrivningen bör kompletteras med att användningen av fjärrvärme har ökat under de senaste 25 åren. Enligt Naturvårdsverkets rapport ”Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen” är det framförallt fjärrvärme som har ersatt oljeeldning för uppvärmning sedan år 1990, medan elvärme framförallt var viktig för utfasningen mellan 1970-1990.

Bygg- och anläggningssektorn

Samhällsbyggnadsnämnden anser att målformuleringarna bör skärpas, från att ”aktivt verka” till att ”vara i framkant”. Enligt statistik från Statistiska Centralbyrån har Linköping under 2016-2020 haft det sjätte största antalet färdigställda lägenheter i nyproducerade flerbostadshus bland Sveriges

kommuner. Eftersom byggtakten är hög ur ett nationellt perspektiv finns en stor potential att bidra till minskade växthusgasutsläpp.

Insatsområdet beskrivs på ett bra sätt. Det är bra att texten anger prioriteringar. Liknande prioriteringar får gärna uttryckas även för övriga insatsområden.

Mobilitet och transporter

Samhällsbyggnadsnämnden anser att målet om 70 procent minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn är bra. Det finns utifrån målet ett behov av att i kommande arbete ta fram en ny trafikstrategi och utveckla kommunens mål om en förändrad färdmedelsfördelning.

Betoningen av att minska behovet av transporter är bra. Potentialen finns framförallt i staden och de större tätorterna, medan möjligheten för boende i mindre orter och landsbygdsområden är mindre. Därför bör klimat- och energiprogrammet uttrycka en prioritering att framförallt minska transportbehovet i Linköpings stad och de prioriterade utvecklingsorterna.

Insatsområdet behöver utvecklas med beskrivningar av och prioriteringar utifrån de möjligheter som den snabba utvecklingen av digital teknik innebär för resor och transporter. Samhällsbyggnadsnämnden bedömning är att vi befinner oss i början av en bredare omställning av transportsystemet, med allt fler delade mobilitetstjänster och en diversifiering av aktörer som erbjuder mobilitetslösningar. Linköping påverkas starkt av utvecklingen och bör därför ta en aktiv roll så att utvecklingen styrs utifrån kommunens målsättningar. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett kunskapsunderlag för smart mobilitet som kan fungera som underlag för programmet.

Insatsområdet bör även utvecklas med behov av medvetenhet om olika gruppers förutsättningar och behov för mobilitet, såsom barn och unga samt i olika socioekonomiska grupper. Barn och ungas perspektiv är viktigt för att förstå vad som krävs för att utveckla hållbar mobilitet.

Insatsmålet om en fossilbränslefri fordonsflotta inom kommunkoncernen bör utgå och istället presenteras som en prioritering för fortsatt arbete. Givet den omställning som behöver ske ges frågan för stor vikt om det presenteras som ett mål. Utöver bränslet behöver kommunkoncernen jobba med flera delar, exempelvis att ändra färdmedelsval från bil till cykel och kollektivtrafik, använda energieffektiva fordon samt verka för samnyttjande av fordon mellan verksamheter och medborgare.

Inriktningen om att öka andelen biodrivmedel bör ändras till att öka andelen fossilbränslefria drivmedel. Till år 2030 kommer eldrivna och eventuellt även vätgasdrivna fordon vara en viktig del i transportsektorns klimatomställning.

Nulägesbeskrivningen kan kompletteras med att det även i Linköpings kommun är personbilstrafiken som står för en majoritet av transportsektorns utsläpp.

Det bör framgå att olika nya motorfordons klimatpåverkan ska bedömas utifrån ett livscykelperspektiv, där hänsyn tas till hur fordonet har producerats samt att elens klimatpåverkan bedöms utifrån hur det påverkar energisystemet.

Utsläpp från militär transport utgör en stor post i den statistik som avses användas för uppföljning. De militära transporter utsläpp är i samma storleksordning som tunga transporter och bedöms till största del bestå av utsläpp från militärt flyg. Inför antagande bör det övervägas om utsläpp från militär transport ska exkluderas från uppföljningen.

Till sist bör, om möjligt, hela den klimatpåverkan som civil flygtrafik till/från Linköping ingå i målet om netto nollutsläpp 2045. I nuvarande definition ingår endast utsläpp för den sträcka som flygs inom Linköpings geografiska gräns.

Negativa utsläpp

Området är relativt nytt för Linköpings kommun. Det är ett intressant område, där fortsatt kunskapsuppbyggnad behövs för att göra rätt insatser.

En av definitionerna av negativa utsläpp som skrivs är:

”Negativa nettoutsläpp uppstår när en större mängd koldioxid extraheras från atmosfären genom mänsklig påverkan än de återstående utsläppen som tillförs atmosfären av mänsklig aktivitet.”

Definitionen behöver förtydligas.

Utdikade torvmarker för cirka 20 procent av Sveriges koldioxidutsläpp. En viktig prioritering i det fortsatta arbetet är att restaurera våtmarker i utdikad torvmark och skapa kolsänkor för att stoppa avgång av växthusgaser. På kommunens egen mark har relativt många våtmarker återskapats framgångsrikt, både på torv- och lermark och mer skulle kunna göras.

Teknik för infångning av koldioxid kan vara en viktig del, men det är viktigt att sådana lösningar belyses ur ett helhetsperspektiv. Hänsyn behöver tas till den energiåtgång, med tillhörande klimatpåverkan, som sådana lösningar kräver.

Produktion och distribution av el, värme och kyla

Det behöver förtydligas om målet att andelen icke önskvärt material i restavfallet till energiåtervinning ska minska avser endast det avfall som genereras inom Linköpings kommun eller allt avfall som eldas för energiåtervinning. Samhällsbyggnadsnämnden anser att målet bör omfatta allt avfall som eldas för energiåtervinning. Av icke önskvärt avfall är det av

särskild vikt att långsiktigt minska andelen med fossilt innehåll. Målet bör om möjligt också kvantifieras med ett målår och procentsatser som ska vara uppnådda till dess. Det kan även läggas till att den långsiktiga visionen/målet är att det inte finns något avfall, i linje med kommunens avfallsplan.

Konsekvensbedömning

Målet för bygg- och anläggningssektorn bedöms kräva ytterligare resurser för samhällsbyggnadsnämnden. Dels i form av ytterligare personella resurser med kompetens inom området, dels i form av investeringsmedel då klimatkrav i anläggningsprojekt kan leda till något högre kostnader, åtminstone i ett första skede.

Målet för mobilitet och transporter bedöms kräva ytterligare personella resurser för samhällsbyggnadsnämnden. En sådan förstärkning ökar bland annat möjligheten att ta hem medel från nationella och europeiska utlysningar. Målet bedöms innebära omprioriteringar avseende investeringar, där större fokus läggs på de hållbara transportslagen.

För Linköpings kommun

Samhällsbyggnadsnämndens ordförande

Muharrem Demirok

Kopia till: beredande nämnd