

Enheten för krisberedskap, säkerhet och
Åsa Paletun
Tfn: 063-14 76 78
E-post: asa.paletun@regionjh.se

2019-04-18

RUN/185/2019
Lst Dnr: 423-6990-

Förslag till remissvar Jämtlands läns energi- och klimatstrategi 2020- 2030

Region Jämtland Härjedalen är en miljöcertifierad organisation sedan många år och arbetar med ständiga förbättringar inom miljöområdet. Vår policy uttrycker bland annat ambitionen att "Miljöarbetet i Region Jämtland Härjedalen ska vara ett föredöme i Sverige och internationellt". Regionen ser det därför som positivt med ambitiösa och välmotiverade mål för ett gemensamt arbete i länet som även lyfter länets möjligheter med en hållbar framtid. Det är också bra med en tydlig prioritering och fokusering och att strategin istället kompletteras med en årlig handlingsplan.

Kommentarer och synpunkter på föreslagna mål

Fossilbränslefritt 2030 är känt som nuvarande vision och är även tydligt som mål, då det är relativt enkelt att hämta hem till egna verksamheten för att förstå vad som behöver göras.

Minst 10 % minskade utsläpp av växthusgaser är en stor utmaning, men i förhållande till länets koldioxidbudget och riskerna med klimatförändringarna är det inte rimligt att inte ta sig an utmaningen. Om ingen försöker är det betydligt mindre chans att lyckas. För Region Jämtland Härjedalens del, som organisation, är det självklart att så långt möjligt prioritera minskad negativ miljöpåverkan för både hälsa och miljö. Dock är de ekonomiska förutsättningarna en stor utmaning.

Länet som fortsatt ledande exportör av förnybar energi är självklart något vi ska prioritera att upprätthålla, men länets resurser av förnybar energi bör också ses som en möjlighet att få fler etableringar i länet av företag som kan nyttja tillgången på ren energi i en omställning till mer hållbar verksamhet. Det bör poängteras att målet inte får vara begränsande för etablering eller företagsutveckling med hållbar produktion inom länet.

Målet om 60 % energieffektivisering jämfört med 2005 räknat som energiintensitet (energianvändning per bruttoregionalprodukt) är kanske ett rimligt mål för länet som helhet i form av uppföljning då det även relaterar till det nationella målet. Det är dock svårt att ta till sig och förhålla sig till som enskild verksamhet/företag när det ska omsättas till rimliga egna mål.

– Vilken procentsats i förhållande till vad, ska man sätta som internt mål för att ge sitt bidrag till länets och Sveriges mål om energieffektivisering? Det kan vara mycket svårt att se hur egna mål, om t.ex. energianvändning per kvadratmeter eller per producerad enhet, bör sättas för att vara ett rimligt bidrag till länets mål. Beskrivningen av insatsområdet som kan

kopplas till målet (Effektiv resursanvändning) ger inte heller vägledning om hur stor del av energieffektiviseringen som bör ske inom transport- och drivmedelssektorn och hur stor del som bör ske inom uppvärmning, kyla och driftsel inom fastigheter/byggnader och inom produktion.

Verksamheter som gjort väldigt stora insatser inom energieffektivisering redan innan referensåret 2005 kan få stora problem att sätta ett mål om 60% energieffektivisering rakt av, så det behövs någon form av precisering, omformulering eller delmål alternativt vägledning för att kunna omsätta ett sådant mål i praktiken.

Nulägesbeskrivning samt fokusområde 1 ”Fossilbränslefria transporter och arbetsmaskiner”

I de två första diagrammen i nulägesbeskrivningen särredovisas inte utsläpp från bussar eller inrikesflyg. Region Jämtland Härjedalen har ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken och i den trafiken har utsläppen minskat påtagligt de senaste åren och en fortsatt minskning är att vänta. När det gäller inrikesflyg är det å ena sidan inte samma höghöjdseffekt som för utrikesflyg, men å andra sidan så är utsläppen även vid korta flygresor betydligt större än för de flesta andra transportslag räknat per mil och i diagrammet för genomsnittlig årlig förändring framgår att det är ett av de transportsätt som haft störst ökning av utsläppen, så det är av värde att redovisa hur stor andel av totala utsläppen inrikesresorna utgör för att förstå innebörden av förändringen.

I nulägesbeskrivningen framgår inte tydligt om diagrammen för *”Utsläpp växthusgaser från transporter och arbetsmaskiner 2016”* samt *”Genomsnittlig årlig förändring av utsläpp växthusgaser 2019–2016”* rör Sverige eller Jämtlands län.

Om man förutsätter att diagrammen gäller Sverige, så saknas beskrivning helt för Jämtlands län av inrikesflygets klimatpåverkan.

Det är dock positivt att man i beskrivningen av utsläpp av växthusgaser för länet, har räknat på utsläpp orsakade av länet och dess invånare, vad gäller flygresor utomlands, och inte endast utifrån vad som tankas i länet.

I de flesta andra stora transportsektorerna har det skett en relativt snabb teknikutveckling vad gäller energieffektivitet och möjligheter till förnybara bränslen. Det bör lyftas att en omställning av flygtransporter generellt är avgörande för att kunna nå klimatmålen såväl regionalt, nationellt som globalt – inte bara vad gäller utlandsresor. Även om det är en stor utmaning vad gäller förnybara bränslen till flyget, så finns redan idag en hel del som branschen kan göra utöver att maximera inblandningen av förnybart bränsle i det som tankas, bland annat när det gäller att använda bästa möjliga teknik. Det är stor skillnad i koldioxidutsläpp per resa beroende på flygplanstyp. Det ser vi tydligt bara när det gäller flygresor mellan Östersund och Stockholm.

Då det inte tydligt framgår i förslaget till strategi förordar Region Jämtland Härjedalen att det i kommande handlingsplaner prioriteras åtgärder för att även främja och påskynda omställningen av flyget.

De två sista meningarna under ”Målkonflikt” för fokusområde 1 (*”Besöksnäringen behöver fortsätta sitt arbete för minskad klimatpåverkan och styra bort från ohållbara rese mönster.”* samt *”Goda tågförbindelser, flygbiodrivmedel och en flexibel kollektivtrafik är nödvändiga både för lokalbefolkning och en hållbar turism på sikt.”*) bör lyftas till huvudtexten istället för att stå under rubriken ”Målkonflikt” och sista meningen bör även inkludera att det även är viktigt för offentlig verksamhet och näringsliv.

Under ”Insatsområden” för fokusområde 1, punkt 3, nämns ”gröna stråk” utan att det förklaras närmare. Det bör förtydligas vad som avses samt varför det är viktigt att prioritera utifrån såväl hälsa och välbefinnande, ekosystem, koldioxidsänkor samt buffertzoner för förväntade effekter av klimatförändringar. Här nämns att kollektivtrafik ska prioriteras, i exemplen bör därför regionalt trafikförsörjningsprogram läggas till.

I texten om insatser för ökad andel tågresande bör inkluderas vikten av att skapa en attraktiv reseupplevelse (såväl för resande i tjänsten som privat) då det ökar incitamenten för att få fler att välja tåget framför flyget.

I rutan med förslag för privatpersoner behövs sannolikt förtydligande av vad man menar med *”se över ekonomiskt sparande – välj fossilfria alternativ”* om det ska förstås av gemene man.

Ett förslag som med fördel kan läggas till är att lyfta möjligheterna att turista i länet som alternativ till flygresor utomlands.

Insatsområde 2 ”Hållbar produktion och konsumtion av livsmedel”

Energianvändningen inom livsmedelsproduktionen har ofta stor inverkan på klimatet och det är därför lämpligt att även lyfta möjligheten till en lokal och regional livsmedelsproduktion, inklusive förädling, med förnybar energianvändning.

Under förslagen till åtgärder för privatpersoner finns punkten *”handla mat efter säsong”* med – utan att det nämns vare sig i beskrivande texten varför det medför mindre klimatpåverkan eller nämns under insatsområden. Det bör tydliggöras.

Under insatsområde 5 *”Effektiv resursanvändning”* finns minskat matsvinn också med såväl i beskrivande text som under insatsområden samt förslag åtgärder privatpersoner. Texterna om matsvinn kan med fördel samlas under insatsområde 2 och enbart göra en hänvisning i insatsområde 5.

Insatsområde 3 ”Skogen som resurs och kolsänka”

Beskrivande texten är väl avvägd utifrån att det är en fonderad/förnybar resurs, men med hänsyn till tidsperspektivet och det är relevanta insatsområden.

Insatsområde 4 ”Ökad produktion av förnybar energi”

Väl formulerad beskrivning och väl valda insatsområden. Sista stycket i beskrivande texten om länets behov av förnybara drivmedel för omställning av transportsektorn samt potentialen för lokal/regional produktion av biobränslen är särskilt viktigt att lyfta.

Insatsområde 5 ”Effektiv resursanvändning”

Texterna om matsvinn kan med fördel samlas under insatsområde 2 och enbart göra en hänvisning i insatsområde 5.

Människans viktigaste livsmedel, dricksvatten, kan också vara värt att nämna. Hushållning med dricksvatten har också kopplingar till behovet av rening, pumpning, uppvärmning av varmvatten m.m. som kräver energi. Även om vi i länet har relativt goda förutsättningar, så finns på vissa håll risk för låga grundvattennivåer periodvis, råvattentäkterna har i flera fall bristfälligt skydd och det är en så pass viktig resurs att det bör finnas med i beskrivningen av resurser man bör hushålla med.

När det gäller omställningen till cirkulära system så bör det nämnas att det är en stor utmaning att öka materialåtervinningen vad gäller produkter, då de sällan är designade för återvinning så som förpackningar idag är. Det förekommer i högre grad komplexa produkter sammansatt av olika material och det är vanligare med förekomst av farliga ämnen som behöver fasas ur kretsloppet vilket utgör hinder och stora utmaningar. Det gäller också att välja material med omsorg, så materialet i sig helst är av fossilfri råvara och är tillräckligt stabilt för att klara själva återvinningsprocessen.

Framgångsfaktorer

Framgångsfaktorerna bör kompletteras med länets potential för etablering samt utveckling av företag som har fokus på hållbar verksamhet/produktion samt vikten av att sprida och dela kunskap även om befintliga hållbara lösningar som fler kan använda/implementera. I övrigt instämmer regionen med beskrivningen av framgångsfaktorerna.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Elise Ryder Wikén
Regionala utvecklingsnämndens
ordförande

Anders Byström
Regional utvecklingsdirektör