



Begäran om yttrande över Klimatstrategi 2030, Enköpings kommun, KS2025/147, svar senast 2025-09-15

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser generellt att klimatstrategin 2030 för Enköpings kommun är väl genomtänkt och ambitiös med en tydlig struktur och konkreta åtgärdsförslag med utpekat ansvar för genomförande.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att klimatstrategin har tagits fram i nära samspel med bland annat kommunens översiktsplan för 2040. Strategin har lagt stor vikt på den kommunala planeringen och markanvändning, eftersom besluten om bebyggelsens och infrastrukturens lokalisering och utformning har påverkan på en utsläppeffektiv utveckling.

Mer detaljerade synpunkter följer i nästa avsnitt.

Generella synpunkter

Länsstyrelsen är positivt till att en av utgångspunkterna i klimatstrategin är att prioritera gång- och cykelvägar och kollektivtrafik före biltrafik. Enköping är på många sätt en landsbygdskommun med en utspridd bebyggelse och där andel medborgare som är beroende av bil är hög samtidigt som tillgången till kollektivtrafik är varierande. Det finns därför utmaningar med en övergång till mera hållbara trafikslag. Länsstyrelsen menar därför att det är fördelaktigt att om ny sammanhållen bebyggelse i landsbygden kan lokaliseras i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk och att ny bebyggelse inom tätorter lokaliseras i anslutning till befintliga gång- och cykelstråk. Detta är också kommunens ambitioner och planeringsprinciper i den nyligen antagna översiktsplanen för 2040. På detta sätt kan bilberoendet minskas som gör även att både utsläpp och buller minskar.

Länsstyrelsen är också positiv till att klimatstrategin utgår från att prioritera för ökad transporteffektivitet och samordning genom smarta och samordnade transporter som minskar antalet onödiga körningar. Det är också positivt att utgångspunkterna i strategin är att skapa förutsättningar för logistikkluster, samlastning, omlastningspunkter för att minska klimatpåverkan och för att frigöra tätorter från tung godstrafik.

Klimatstrategin identifierar markanvändningen som en nyckelfråga i utbyggnaden av en mer hållbar kommun och för minskat klimatavtryck. Länsstyrelsen anser att det är positivt att klimatstrategin utgår från att marken ska användas strategiskt och resurseffektivt. En viktig del i detta är att prioritering läggs på förtätning och omvandling av befintliga områden innan ny mark tas i anspråk för ny bebyggelse. En cirkulär samhällsplanering har också identifierats som en viktig del för att kommunen ska nå klimatneutralitet, vilket innebär ett återbruk av bebyggelse, material, energi och infrastruktur samtidigt som resurseffektiva och klimatsmarta stadsmiljöer utvecklas.

Specifika synpunkter

Strategitext

Det är på några ställen lite otydligt i strategidokumentet vilket målår som avses i strategin. Både 2030 (t ex s 14) och 2040 (t ex s 34 och 48) anges som målår för klimatneutralitet. Ett förslag vore att se över målkonstruktionen, exempelvis med klimatneutralitet för kommunkoncernen till år 2030, för Enköping som geografiskt område år 2040. Målet för kommunkoncernen kan ses som delmål för det övergripande 2040-målet och där kommunen visar på ledarskap genom att gå i förväg och sätta ett mer ambitiöst klimatomål. Även vilka Agenda 2030-mål som avses vore hjälpsamt att förtydliga.

Vissa figurer skulle kunna förtydligas, exempelvis i figurtexten i figurer 2 och 3 beskriva vilka växthusgaser som avses, och beskriva i lite mer detalj skillnader som illustreras i figur 1.

Utveckling av begrepp som klimatneutralitet i Enköping (hur stor andel av utsläpp vore acceptabelt att kompenseras genom alternativa åtgärder?) och en mer detaljerad beskrivning av utsläpp som ingår (t ex plastförbränning i fjärrvärme och fossilt drivmedel i hemtjänsten) vore hjälpsamt för läsare och användare.

Figur 4 på sida 27, är inte helt lätt att förstå. Det ser ut som utsläppen ökar till 2040, från ca 240 ton till 273 ton, men Länsstyrelsen antar att det är en feltolkning. Det vore också önskvärt om det beskrivs vad för typer av utsläppminskande åtgärder som ingår i scenariot. Finns det någon koppling mellan åtgärder som ingår i scenariot och de åtgärder som finns i den strategiska handlingsplanen?

Sida 36 och mening som beskriver minskning av landbaserade kolsänkors förmåga att binda kol, det är framför allt skogens förmåga att binda kol som har minskat, utsläpp från jordbruksmark står för en mindre del. Förslagsvis stryks

denna del av meningen ” trots att jordbrukssektorns utsläpp har minskat något sedan 1990-talet.” Här bör även nämnas att återvätning kan leda till ökade utsläpp av den kraftiga växthusgasen metan, vilket kan göra att växthusgasutsläppen istället ökar. Det pågår ganska mycket forskning för att öka förståelsen för vilka typer av marker som är bäst att återväta ur klimatsynpunkt. Vissa marker kanske ska återvätas ur andra perspektiv (hydrologi, klimatanpassning, biologisk mångfald) trots att växthusgasutsläppen ökar på kort sikt. Se till exempel här:

<https://www.su.se/stockholms-universitets-ostersjocentrum/nyheter/baltic-breakfast-v%C3%A5tmarker-bra-till-mycket-men-inte-allt-samtidigt-1.659891>

Handlingsplanen

Transportavsnittet har stort fokus på elektrifiering, vilket ligger i linje med nuvarande nationell inriktning. Samtidigt visar beräkningar i exempelvis den regionala planen för infrastruktur för biodrivmedel och laddbara fordon att det kommer att behövas en blandning av fossilfria drivmedel och transportåtgärder för att nå de nationella transportmålen samt minska sårbarhet i transportsystemet. Åtgärder för en mer heterogen fordonspark skulle kunna integreras i handlingsplan för att öka chanserna att nå mål och stärka drivmedelsberedskapen.

Handlingsplanen nämner att Klimatklivet kan vara aktuellt för vissa åtgärder där det kan vara svårt att uppvisa tillräcklig klimatnytta för den åtgärden. Detta gäller särskilt för naturbaserade lösningar eller ta fram planer där beräkning av klimatnytta är utmanande. Alternativa stödformer kan vara mer aktuella att nämna. Angående LONA och LOVA stöden bör kommunen inte enbart förlita sig på statliga stöd fast indikationer att stöden ska fasas ut inte finns. Nya satsningar kan tillkomma för våtmarksåtgärder framåt.

Nedan följer åtgärdsspecifika kommentarer;

- Åtgärderna 1.2.4 & 1.2.8: I dagsläget möjligt att söka finansiering via regionala elektrifieringspiloter
- Åtgärd 1.2.9: både andel och totalantal är viktiga. För varje fossilfritt fordon som köps in ökar andelen, men antalet fossilbaserade fordon måste samtidigt minska. En ytterligare indikator kan därför vara att antalet fossilbaserade fordon minskar.
- Är åtgärd 2.2.7 överflödig? Den är väldigt lik och följer av åtgärd 2.2.6. Lokalt omvandlad energi kommer ju också användas lokalt.
- Åtgärd 3.1.3: här kunde den kartering av kolsänkor/förråd som beställdes av SLU nämnas.
- Åtgärd 4.1.2: Förtätning kan ju både ha positiva (effektivt markutnyttjande, förbättrat underlag för kollektivtrafik och service) och negativa effekter (minskad grönstruktur, psykisk ohälsa och sociala problem). En hållbar förtätning nämns, men kanske konkreta exempel på för- och nackdelar som måste beaktas kan ges.

- Åtgärd 4.17. Parkeringsytor ska anpassas efter faktiska behov och beläggingsgrad. Detta kan kombineras med andra morötter som också nämns.
- Åtgärd 4.4.5. Kompetenshöjande insatser nämns, här kunde man hänvisa till 5.1.6 där åtgärd och indikator för detta kommer.
- Åtgärdsförslag och indikatorer för 4.4.6 och 4.4.7 är lika, men inte riktigt samma. Indikatorerna skulle kunna synkas.
- Åtgärd 9.1.4: Här nämns digital plattform för förbättrad dialog med medborgare. Ur ett inkluderingsperspektiv kan det vara relevant att komplettera med (analog) uppsökande verksamhet och berätta om projektplanerna på platserna de planeras att implementeras på. Detta arbetssätt kanske är standard idag och därför inte nämns, men svårt att veta om det inte nämns.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef miljöstrategi Karolina Kjellberg med klimat- och energistrateg Aino Inkinen som föredragande. I den slutliga handläggningen har också miljöstrateg Emma Ejerhed, klimat- och energihandläggare Ola Persson och energistrateg David Lingfors samt planhandläggare Samu Manselius medverkat.