

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-02-02

Ärende
TN 2020-1504

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-03-09, punkt 16

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till yttrande över motion 2020:57 av Christina Wallmark (SD) och Gabriel Kroon (SD) om riktlinjer för minsta tillåtna gränsvärde för klimatnytta per investerad krona

Ärendebeskrivning

I motionen föreslås att Region Stockholm bör verka för att tydligare maximera klimatnyttan per krona utifrån ett livscykelperspektiv, med gränsvärde om lägsta nivå för investering, via uppdatering av Region Stockholms riktlinje för investeringar. Ärendet avser yttrande över motion.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt motion 2020:57 av Christina Wallmark (SD) och Gabriel Kroon (SD) om riktlinjer för minsta tillåtna gränsvärde för klimatnytta per investerad krona, daterad den 10 november 2020.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

Förslag och motivering

I motionen rekommenderas att Region Stockholms riktlinjer för investeringar anger en lägsta nivå för klimatnytta per investerad krona så att marginalnyttan beaktas från ett livscykelperspektiv. I motionen anges att Region Stockholms investeringar på så sätt ska syfta till att maximera klimatnyttan på ett kostnadseffektivt sätt.

Trafikförvaltningen instämmer i synsättet som förs fram i motionen, nämligen att klimatnyttan per investerad krona ska säkerställas. Eftersom detta förhållningssätt delvis är integrerat i Region Stockholms Riktlinje för investeringar¹ bedömer trafikförvaltningen att det inte finns behov av ytterligare styrning med specifikt gränsvärde för klimatnytta. Däremot kan ytterligare vägledning på tillämpning av riktlinjen behövas för att tydliggöra hur klimatnytta ska erhållas.

Region Stockholms Riktlinje för investeringar bygger på den så kallade Fyrstegsprincipen där behov och lösning tydligt vägs mot totalkostnader och hållbarhetseffekter utifrån ett livscykelperspektiv. Med livscykelperspektiv avses hela investeringens livslängd med hänsyn till såväl investering/produktion, drift och avveckling.

Det innebär exempelvis att enskilda åtgärder som reducerar klimatpåverkan inte per automatik medför ökade kostnader utifrån ett livscykelkostnads-perspektiv. I bygg- och anläggningsinvesteringar som bedriver ett aktivt arbete att reducera klimatpåverkan i investeringen är resultatet snarare kostnadsminskningar då åtgärdernas fokus är materialsnåla och även driftsekoniskt effektivt utformade konstruktioner.

Ett exempel med byte till LED-belysning lyfts fram i motionen. Sett till en totalkostnads-kalkyl är ett sådant byte i de flesta fall såväl kostnadseffektivt som effektivt i att reducera klimatpåverkan från driftskedet.

Klimatnytta i livscykelperspektiv

Trafikförvaltningen finner i likhet med vad som anges i motionen att klimatnyttan behöver maximeras från ett livscykelkostnads-perspektiv. Detta framgår även i Region Stockholms investeringsriktlinje som bland annat förespråkar optimering av totalkostnader över tid för investering, underhåll och drift.

¹ RS 2019-0829

Flera fastighetsbolag har lönsamt finansierat väsentliga upprustningar i energipåverkande tillgångar med BELOKs Totalmetodik². Totalmetodiken når ofta en halvering av energianvändningen vilket kan komma att krävas för att nå de nationella klimatmålen. För kollektivtrafikens infrastruktur bedöms potentialen på området vara stor för fastigheter, spårinfrastruktur och fordon.

Utveckla samfinansiering

Enligt trafikavtalen finansierar vanligtvis beställaren underhåll och investeringar men trafikutövaren har möjlighet att ta initiativ till förhandling om investeringar där det finns ekonomisk vinning för dem, exempelvis för energisparåtgärder. Trafikutövaren ansvarar för energikostnaden (värme, el och kyla) och flera befintliga trafikavtal är idag även utformade med incitament för trafikutövare att identifiera, föreslå och utföra besparingsåtgärder. Trafikförvaltningen anser att förutsättningarna i trafikavtalen behöver utvecklas så att det blir mer naturligt och självklart för såväl beställare som operatör att samverka avseende besparingsvolym och lönsam effektivisering/upprustning.

Förankring av reell klimatnytta

I likhet med vad som anges i motionen anser trafikförvaltningen att den reella klimatnyttan måste säkerställas vid beslut om investeringar från ett globalt perspektiv. Oavsett energislag - förnyelsebart eller icke förnyelsebart - så har all förbrukning av energi en klimatpåverkan varför energieffektivisering med minskning av CO₂ bör vara prioriterad i trafikförvaltningens klimatarbete framför maximerad andel förnybar energi.

När det gäller klimatpåverkan från elanvändningen framhåller trafikförvaltningen också att den framöver behöver baseras på utbytet i det gemensamma nordiska elnätet. Även att beslut ska utgå från marginalet³ och i redovisning av faktisk klimatpåverkan från medel med justering för import och export⁴.

² För mer information se gärna på filmer och läs mer om affärsmöjligheter, metod, tips, verktyg samt erfarenheter på BELOKs hemsida (<http://belok.se/totalmetodiken>).

³ Marginalet är enligt Energimyndighetens definition den elkraft som med ett marknadsekonomiskt synsätt är den dyraste el att producera vid ett givet tillfälle. Det är vanligtvis fossil kondenskraft – dvs ofta el med mycket hög klimatpåverkan.

⁴ Det innebär att för all importerad el adderas de nordiska emissionerna med respektive importlands nationella emissionsfaktor på producerad el. För el som exporterats från Norden exporteras emissioner till respektive exportland i enlighet med den beräknade nordiska emissionsfaktorn för produktionsmixen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-02-02

Ärende
TN 2020-1504

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Klimatkompensation

Trafikförvaltningen förespråkar inte tillämpning av klimatkompensation som nämns i motionen. Risken med att använda klimatkompensation skulle vara att trafikförvaltningen inte genomför kostnadseffektiva åtgärder utan istället bromsar den marknadsutveckling och teknikutveckling som är möjlig.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling



RS 2020-0791

Motion 2020:57
1 (1)MOTION
2020-10-13**Motion av Christina Wallmark (SD) och Gabriel Kroon (SD) om riktlinjer för minsta tillåtna gränsvärde för klimatnytta per investerad krona**

Region Stockholm har sedan lång tid tillbaka bedrivit ett omfattande arbete för att säkra tillgången till en god närmiljö såväl som ett hållbart klimatavtryck sett till regionens geografiska upptagningsområde. Sverigedemokraterna stödjer denna typ av arbete, men noterar hur en del av de klimatrelaterade investeringar inte uppbär den klimatnytta per krona som kan förväntas av en effektiv klimatsatsning. Investeringar i energisnåla lampor är exempel på en ineffektiv klimatåtgärd. Införskaffandet och monteringen av dessa lampor sker till stora kostnader i relation till den klimatnytta som ges. I många fall kan en lika stor ekonomisk investering ge en mångdubbelt högre koldioxidminskning ifall det hade satsats på någonting annat.

Vi anser att regionstyrelsen ska ges i uppdrag att uppdatera riktlinjerna för klimatinvesteringar som beaktar investeringens marginalnytta ur ett livscykelperspektiv. Riktlinjerna ska även fastställa relevanta gränsvärden för hur stor klimatnytta per krona som lägst ska tillåtas för att en investering ska anses vara genomförbar. Gränsvärdet bör utgå ifrån ett globalt perspektiv där klimatkompensation beaktas. Vi sverigedemokrater vill se en region som tar sitt ansvar för klimatet på ett kostnadseffektivt sätt, inte genom att deklarerar alarmistiska och populistiska budskap utan förankring i reell klimatnytta.

Sverigedemokraterna föreslår Regionfullmäktige besluta:

1. Regionstyrelsen ges i uppdrag att ta fram riktlinjer för klimatinvesteringar genom att fastställa relevanta gränsvärden för klimatnytta per investerad krona.



Christina Wallmark (SD)



Gabriel Kroon (SD)