

Särskilt yttrande

Miljönämnden 2023-05-25

Ärende 8

Särskilt yttrande över nämnd och bolagsremiss Energiplan 2023-2030

Vid dagens sammanträde ges Miljönämnden möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till Energiplan 2023-2030. Det är ett både till volym och innehåll omfattande strategidokument som under de närmaste knappa sju åren ska brytas ner i åtgärder och budgetar för att medverka till och verkställa energiomställningen i samhället i enlighet med bland annat Parisavtalets mål och Agenda 2030. Omsättningen av detta dokument tillsammans med andra styrande dokument som Miljö- och klimatstrategin kommer att ha långtgående konsekvenser.

I det stora sett finns det en bra analys av den aktuella situationen som Södertälje befinner sig i och de framtida behoven för en stabil och trygg energiförsörjning.

Men vissa delar av dokumentet känns tunna på konkreta mål, åtgärder och medborgarnas roll och ansvar i det hela.

För att förstärka energiplanens betydelse i den nödvändiga energiomställningen yrkar Vänsterpartiet att planen kompletteras respektive ändras med följande:

- 1) Att energieffektivisering som strategisk åtgärd förtydligas och lyfts fram i planen. Energiomställningen handlar inte enbart om utbyte av fossildriven energi till hållbar dito. För att klara omställningen behöver samhällets energikonsumtion reduceras. Åtgärd 9 påtalar minskat transportarbete. Minskade transporter är förutom bättre planering och sammanlagda transporter direkt kopplade till minskad konsumtion vilket kräver att kommunen bidrar till att skapa medvetande hos sina medborgare om deras konsumtionsvanor. Metoden "Återanvända, reparera, återvinna" ska vara grunden för medborgarnas konsumtionsmönster. Kommunen kan skapa förutsättningar både inom koncernen (Telge Återvinning, Söderenergi) men framför allt i samarbete med näringslivet som kan ta en ledande roll med insatser som t ex direkt återtagande av förpackningsmaterial, utökade reparatortjänster istället för att ersätta med nya produkter etc. I länder som Tyskland och Frankrike har det varit lagstiftning sedan flera år tillbaka.
- 2) Att energiplanen förtydligar att de hållbara energislagen - sol, vind och vatten (vätgas samt i mån av tillgång biogas) bär Södertälje kommuns energiproduktion och energikonsumtion, det vill säga energiförsörjningen. Detta kan ske genom någon form av deläggande i produktionsanläggningar t ex solcellsanläggningar, vindkraftverk, vätgasproduktion. Åtgärder 5 och 6 i planen talar just nu bara om en utredning och inte konkreta avsikter att verkligen bli delägare i produktionsanläggningar. (Se s. 56 "kan övervägas i utredningen" S. 58: Möjliga mål för lokal produktion och lagring av energibärare")

- 3) Åtgärder 7 och 8 känns inte tillräckligt handlingskraftiga, det räcker inte bara med att "inspirera". Södertälje måste vara modig och innovativ och gå i bräschen med krav för nybyggen och saneringsprojekt som t ex solceller på varje nytt tak som krav i bygglov och som upprustning på varje lämplig kommunägd fastighet. Sida 55 påpekar att mest solelproduktion sker just nu på kommunala taktytor, enligt s. 84 så finns 38 anläggningar som producerar 68000 Mwh per år. Om varje lämplig byggnad i kommunen hade anläggningar skulle försörjningsgraden mångdubblas. Enligt diagram förbrukas endast 6% av all energi av Kommunkoncernen. De största förbrukarna är transport, privata hushåll och industri. Här måste kommunen utöva så mycket inflytande som bara möjligt. Viljan hos privata kunder finns om det finns finansiellt och praktiskt stöd annars skulle inte antalet solelproducenter ha tredubblats inom 2 år (se figur 21 på sida 84). Ett konkret mål skulle vara att öka självförsörjningsgraden hos privatkunder och näringslivet. Detta minskar också sårbarheten för energibrist i fall av kris- eller krigshändelser. Lokal och decentraliserad elförsörjning bidrar till mindre driftavbrottstider som de senaste 3 åren har legat över acceptansnivån och kan hjälpa att jämna ut belastningstoppar vid extrema temperaturer.
- 4) Att energiplanen förtydligar att Södertälje kommun som princip uttalar att kommunen inte deltar i produktionen av ny kärnkraft i nya så kallade SMR-reaktorer och att Södertälje kommun som princip uttalar att kärnkraftsproducerad el inte kommer att utgöra något led i energiförsörjningen.
- 5) Att energiplanens övergripande målområden bryts ner i sektorsvisa mål och delmål med åtgärder och budget och konsekvensanalytisk uppföljning. Energiplanen kan förtydligas med preciseringar, mål, indikatorer kring vad som konkretiserat behöver åtgärdas för att uppnå Sveriges nationella klimatmål 2045 där all energi ska vara koldioxid neutral och gärna snabbare om Södertälje ska vara den innovativa och ledande kommunen som det hävs på sida 12.
- 6) Att energiplanen får en utgåva som komprimeras i omfång och läsbarhet så att planen erhåller transparens och tillgänglighet för allmänheten.

Några andra frågor som väcktes vid läsningen av energiplanen var följande:

Med hänsyn till Energiplanens Åtgärd 9. "Minskat transportarbete"

- a) Enligt diagrammen på s. 74 står transporter för 33% av all energikonsum i kommunen. Genom att göra Södertälje till en "transporthubb" kommer transportvolumen till och från Södertälje ökas. Hur går det ihop med att minska energiförbrukning i kommunen? Det krävs tvärtom en ökning av energiproduktionen för att tillgodose transportsektorns behov av energi oavsett energiform (el eller bränsle, räls, fartyg eller bil)). Var ska denna energi komma ifrån? Vad är de konkreta planerna för detta scenario?
- b) En annan risk med att göra Södertälje till en ledande "transporthubb" är att alla nya logistikcenter för Stockholmsregionen hamnar här (se Almnäs och planerna om Södertuna) och att Södertälje blir en samlingspunkt för all stor godstrafik vilket har stora negativa konsekvenser för livskvaliteten i staden och kontraproduktiv effekt på

EU-direktiven om luftkvalitén framför allt med P10 partiklar eftersom elektrifiering av lastbilar inte tar bort belastningen genom däckpartiklar. Områden i närheten till E4 och E20 utsätts då för väldigt hög belastning och beroende på vindförhållanden fördelas partiklarna över hela staden. I så fall blir byggandet av en motorvägstunnel under kanalen faktiskt ett måste. Här måste det skapas tydligare referenser till andra styrande dokument och samarbete med respektive enheter i kommunen.

Heidi Müller (V)