

NOTAT

Til: **Forretningsudvalget**

Dato: 31. maj 2017

FU temadrøftelse om ressourcepolitikken – Fakta om Miljø

Kriterier for udvælgelse af emner under overskriften ”miljø”

Dette notat skal ses som inspiration til hvordan regionens kommende ressourcepolitik kan sætte fokus på de miljømæssige ressourcer, der er knyttet til dels regionens myndighedsområder dels regionens egen virksomhed.

I forhold til regionens myndighedsområder kan ressourcepolitikken sætte fokus på behovet for at sikre rent grund- og overfladevand, effektiv brug og genanvendelse af råstoffer samt flere grønne drivmidler i kollektiv transport

Hvert af disse emner gennemgås nedenfor.

JORDFORURENING OG SIKRING AF GRUND- SAMT OVERFLADEVAND

Regionen har ansvaret for indsatsen over for jordforurening. Opgaven er at kortlægge, undersøge og oprense de forurenede grunde for at sikre borgernes sundhed, grundvand og overfladevand. Myndighedsopgaven er stadfæstet i Jordforureningsloven. Regionernes arbejde med den offentlige indsats er at håndtere risikoen fra jordforurening ved at forebygge og forhindre skadelige virkninger fra forureninger, som udgør en risiko for:

- det grundvand, der bruges eller kan bruges til drikkevand,
- menneskers sundhed – enten fordi forureningen påvirker indeklimaet i fx en bolig eller udgør en risiko ved kontakt med den forurenede jord,
- søer, vandløb, havet (kaldet overfladevand) og natur.

Formålet med den offentlige indsats er ikke at fjerne alle forureninger. Kun de forureninger, som udgør en risiko. Derfor er det heller ikke nødvendigt at oprense samtlige jordforureninger.

Den regionale jordplan og status for dens gennemførelse

Region Hovedstadens plan "Vejen til ren jord og rent vand", der beskriver regionens indsats på jordforureningsområdet. Planen blev vedtaget af Regionrådet i 2014. Jordplanen har som det overordnede formål at sikre 80 procent af grundvandet på 10 år, det vil sige ved udgangen af 2024.

Det betyder, at regionen i de områder, hvor 80 procent af regionens samlede grundvandsressource indvindes til drikkevand, vil opspore og undersøge alle særligt forurenede grunde, og reducerer forureningen tilstrækkeligt til, at den ikke udgør en risiko for grundvandet. Det geografiske område er udvalgt i forhold til, hvor der kan sikres mest grundvand for pengene. Når forureningen reduceres, betyder det, at regionen gennemfører en indsats overfor de forurenende stoffer, der i særlig grad truer grundvandet. Disse stoffer er typisk klorerede opløsningsmidler.

I oktober 2016 var 11,4 procent af den planlagte indsats gennemført. Arbejdet forventes gennemført i 2024.

Nuværende dilemmaer

I og med at den nuværende politiske vedtagne jordplan indebærer en prioritering hvor der arbejdes for at sikre mest muligt grundvand for pengene, kan der være store forureninger beliggende udenfor det prioriterede geografiske område, som kan påvirke ikke prioriterede grundvandsressourcer eller menneskers sundhed og som må afvente en indsats til efter 2024. Når der arbejdes med indsats, som gennemføres over flere årtier vil enhver fokusering af indsatsen medføre, at noget skal vente.

Forurening som kan påvirke overfladevand og natur

Frem til 2019 skal Region Hovedstaden også skabe overblik over, hvor mange af de kortlagte grunde, der kan true overfladevand og naturen. Efter 2020 vil regionen som led i gennemførelsen af statens vandplaner foretage en indsats på de grunde, som udgør en trussel mod overfladevand og natur. Hvis der i den mellemliggende periode viser sig en akut trussel overfor overfladevand eller natur fra en forurenede grund, gennemfører regionen en indsats på den pågældende grund.

Grøn vækst

Regionens prioritering af indsatsen på jordforureningsområdet er med til at understøtte grøn vækst. Udvikling af bedre og/eller mere energieffektive metoder til oprensning vil både være en gevinst for regionens egen drift på området (mere for pengene og mindre CO₂ udslip), styrke videndeling og mulighederne for internationalt samarbejde samt virksomhedernes mulighed for udvidede markedsmuligheder. Arbejdet på jordforureningsområdet er dermed en vigtig brik i at opnå målene om grøn vækst i den regionale vækst- og udviklingsstrategi for hovedstadsregionen.

MILJØ I RÅSTOFMÆSSIG SAMMENHÆNG

Hvilke af regionens politikker berører emnet?

Region Hovedstaden er ifølge råstofloven myndighed i forhold til råstofplanlægning og -kortlægning, samt tilladelser til indvinding af råstoffer. Råstofadministrationen relaterer sig til grøn vækst dagsordenen og til den politiske vision om, at hovedstadsregionen skal være en grøn og innovativ metropol, hvor høj vækst kan gå hånd i hånd med øget livskvalitet og udvikling af grøn teknologi.

Hvilke politiske overvejelser ligger der til grund for praksis?

Praksis for regionens myndighedsudøvelse på råstofområdet er baseret på den politisk vedtagne råstofplan, som danner administrationsgrundlaget for perioder á fire år. For

planperioden 2012- 2016 ønskede regionsrådet særligt fokus på naturhensyn, grundvand, transport og CO₂ samt affald og genanvendelse.

Hvad er der af nuværende dilemmaer og handlerum?

Grundet de geologiske forhold er regionens råstofressource relativt lille og kun ca. 20 % af råstofforbruget dækkes af råstoffer som indvindes i regionen, resten tilføres fra Region Sjælland og fra havet. Region Hovedstaden er tæt bebygget og karakteriseret ved mangfoldige arealinteresser, hvorfor udpegning af nye graveområder og konkrete indvindingstilladelser kan afføde betydelig debat.

Adgang til råstoffer er som udgangspunkt en forudsætning for vækst. Regionens aktuelle råstofforsyning er baseret på indvinding af begrænsede og ikke-fornyelige forekomster af sand, grus og ler mv. (primære råstoffer). Bæredygtig vækst vil forudsætte, at råstofforbruget *afkobles* fra den økonomiske vækst, hvilket f.eks. kan opnås gennem øget genanvendelse og reduceret forbrug af primære råstoffer.

Region Hovedstaden er ikke myndighed ift. affald og genanvendelse, men kan tage initiativer som kan øge genanvendelse og brug af byggeaffald mv. (sekundære råstoffer) som erstatning for primære råstoffer, f.eks. i forhold til regionens egne byggerier og gennem fremme af viden om anvendelse af sekundære råstoffer. Sådanne initiativer er væsentlige for indfasning af cirkulær økonomi.

Hvilke mål og ambitioner er der for politikerne?

Råstofplan 2016 har som målsætning, **at** forbedre forsyningen med råstoffer i hovedstadsregionen under hensyntagen til natur og miljø, **at** skabe mulighed for øget ressourceeffektivitet og reduktion i forbruget af primære råstoffer, og **at** give tidligere råstofindvindingsområder ny samfundsmæssig værdi ved øget samspil med andre arealinteresser

Hvilke politiske ambitioner er besluttet i RR?

Regionsrådet besluttede den 7. marts 2017 at sende forslag til Råstofplan 2016 i høring. Planen indeholder målsætninger om samfundsmæssige og miljømæssige hensyn. For perioden 2016 – 2020 har regionsrådet ønsket særligt fokus på grundvand, transport og CO₂, samspil med andre arealinteresser og efterbehandling, samt genanvendelse og cirkulær økonomi.

Status for implementering af politiske vedtagne mål

Overordnet forvaltes råstofområdet i tråd med regionsrådets politikker. Målsætning for øget ressourceeffektivitet og reduceret transport er kun indfriet i yderst begrænset omfang, fordi initiativer på området ikke har opnået politisk tilslutning og fordi der savnes parathed i regionens interne byggeorganisationer. I forbindelse med råstofplanen og i strategi for råstofkortlægningen har der været fokus på at reducere transportbehovet ved at udlægge nye graveområder tæt på kommende infrastrukturprojekter.

GRØNNE DRIVMIDLER I KOLLEKTIV TRANSPORT

Omstilling til brug af grønne drivmidler i den kollektive transport har sit strategiske ophæng i den Regionale Vækst og Udviklings Strategi (ReVUS) og målsætningen om en grøn og innovativ metropol med CO₂ som kongeindikator. Ligeledes ambitionen om innovative transportløsninger. Region Hovedstadens målsætning om fossilfrihed i år 2050 forudsætter en løbende overgang til grønne drivmidler inden for den kollektive transport.

Overgangen til grønne drivmidler er med til at nedbringe den lokale udledning af miljø- og sundhedsskadelige stoffer. Da borgernes sundhed et politisk prioriteret indsatsområde, og ved overgangen til grønne drivmidler, særligt elbusdrift, vil vi i regionen ikke alene kunne nedbringe CO₂ udslippet, men også nedbringe luftforureningen lokalt, særligt ved overgang til eldrift.

Konkrete tiltag og status på omstillingen til grøn drift

Region Hovedstaden har, som de øvrige trafikbestillere af kollektiv trafik, bakket op om Movias trafikplan 2016. Heri indgår en ambition om at være fossilfri i 2030, hvorfor der løbende ved hvert udbud lægges op til krav om fossilfri drift. Det er hensigten, at hver ejer tager stilling til, fra udbud til udbud, om linjen skal udbydes med fossilfrihed, og om de derved vil acceptere en merudgift på cirka 5-10 % til eksempelvis bio-brændstof. Regeringen har netop besluttet en afgiftsreduktion på el til busdrift, som sidestilles togdriften. Aftalen løber indtil videre frem til 2024. Dette kan ændre på muligheden for at indsætte elbusser i drift, da det reducerer de totale omkostninger i kontraktens løbetid. Siemens udførte medio 2016 en analyse af muligheder for at omstille busdrift i Københavns Kommune til el, hvori det blev konkluderet, at elafgifter (før aftalen var elafgifter uden ”rabat” til busdrift) var største hindring. Der er dog andre hindringer for regionens buslinjer for indførelse af eldrift, blandt andet rækkevidde på bussernes batterikapacitet.

Linje 600S og 390R påbegyndte drift med fossilfrit biobrændstof december 2016, og ellers er der ikke øvrige konkrete projekter planlagt for omstillingen af den kollektive trafik til fossilfri drift.

Københavns Kommune og Roskilde Kommune er i øjeblikket i proces med at indføre elbusser i driften i større skala, og erfaringer i kommunerne kan bruges til at vurdere, hvor moden teknologierne er til konkret drift, samt hvilke reelle omkostninger, der er forbundet med det.

Målsætninger og regionens indsatsområder

Den nuværende status på miljøområdet i Region Hovedstaden er, at der ikke er nok initiativer på området, der peger i retning af at kunne overholde Movias Trafikplan 2016 målsætninger, hvorimod regionens målsætning om fossilfrihed i 2050 fortsat vurderes at være mulig. En buskontrakt vil typisk vare i 12 år, og dermed vil det kræve, at samtlige linjer med kontraktstart efter 2018 bliver driftet med fossilfri drivmidler i kontraktens løbetid efterfølgende.

Udgifterne til kollektiv trafik er stigende, hvilket udfordrer indførelsen af fossilfri løsninger. Omkostninger til eksempelvis biobrændstof er på nuværende tidspunkt højere end til almindelig diesel. Hvis disse forhold ændrer sig, kan biobrændstof udgøre et økonomisk rentabelt alternativ inden for tidsperioden, og dermed blive indfaset per automatik og uden ekstra omkostninger for Region Hovedstaden.