

Länsstyrelsen i Stockholms län
Stockholm@lansstyrelsen.se

Kopia:
Diariet

Trafikverkets remissyttrande gällande Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020-2045

Sammanfattning

Länsstyrelserna har regeringens uppdrag att med ett långsiktigt perspektiv främja, samordna och leda det regionala arbetet kring energiomställning och minskad klimatpåverkan. Inom ramen för uppdraget ska länsstyrelserna bland ta fram nya långsiktiga regionala energi- och klimatstrategier. Länsstyrelsen i Stockholm har tagit fram en sådan strategi som Trafikverket nu beretts möjlighet att yttra sig över. Yttrandet ska ha inkommit till Länsstyrelsen senast den 15 oktober 2019.

Trafikverket ser positivt på att Länsstyrelsen tar ett samlat grepp om klimat- och energifrågor och involverar länets aktörer. Klimatpolitikens mål ställer nya krav på alla sektorer i samhället. Det rymmer många utmaningar i etablerade verksamheter och målkonflikter både inom och mellan organisationer och politikområden. Trafikverket instämmer i att det behövs en samverkan och en systemsyn för att identifiera och genomföra de mest effektiva åtgärderna. Den presenterade Klimat- och energistrategin är emellertid väl allmänt hållen och riskerar att inte bidra tillräckligt i arbetet.

Den "Klimatsamverkan Stockholm" som lanseras i strategin föreslås ledas gemensamt mellan flera olika myndigheter och på sikt även inkludera akademi, näringsliv och civilsamhälle. Trafikverket konstaterar att Länsstyrelsen redan har regeringens uppdrag att samordna och leda arbetet kring energiomställning och minskad klimatpåverkan. Flera andra myndigheter har kompletterande uppdrag, varav ett exempel är Trafikverkets uppdrag att genomföra årligen återkommande informations- och kunskaphöjande insatser om hur transportsektorn kan minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter och att öka berörda aktörers kunskap. Det görs inte tydligt i strategin varför en ny samverkansorganisation inriktad på klimat behövs för att leda arbetet framåt. Trafikverket vill betona det kloka i att hålla samman samhällsbyggnadsfrågorna i syfte att kunna förstå och hantera målkonflikter inom olika målområden. Trafikverket anser därför att det befintliga Miljö- och samhällsbyggnadsrådet bör växla upp sitt arbete och ta ett mer proaktivt ansvar i klimatfrågan. Eventuellt skulle rådet kunna kompletteras med en politisk dimension med bred representativitet och en engagerad beredningsgrupp med kompetens från rådets respektive förvaltningsorganisationer, för att få ökad styrka i genomförandet.

Trafikverket delar Länsstyrelsens bild av att det krävs omställning inom flera områden i transportsektorn för att nå utsläppsmålen. Utöver de tre som nämns (transporteffektivitet, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel) är även energieffektiv infrastrukturhållning ett viktigt område för att minska de klimatpåverkande utsläppen.

De sex strategiska utmaningarna i avsnittet "Transporter och resande" ringar in viktiga områden att arbeta med, men är väl allmänt hållna och belyser inte komplexiteten inom respektive

område. Det finns behov av såväl förtydliganden som fördjupningar. Trafikverket saknar konkreta och genomförbara åtgärder som på ett effektivt sätt bidrar till att nå de klimatpolitiska målen.

Yttrande

Generella synpunkter

Klimatpolitikens mål ställer nya krav på alla sektorer i samhället. Det rymmer många utmaningar i etablerade verksamheter och målkonflikter både inom och mellan organisationer och politikområden. För att nå klimatpolitikens mål behövs dessutom en hög förändringstakt. Det är därför positivt att Länsstyrelsen tar ett samlat grepp om klimat- och energifrågor och involverar länets aktörer. Trafikverket instämmer också i att det behövs en samverkan och en systemsyn för att identifiera och genomföra de mest effektiva åtgärderna. Emellertid är den remitterade strategin väl allmänt hållen och riskerar att inte bidra tillräckligt i arbetet.

Det finns flera tidigare rapporter och pågående arbeten som gränsar till strategin. Några centrala exempel på detta är Region Stockholms "Klimatfärdplan", Energimyndighetens "Strategi för omställning av transportsektorn" (SOFT) och Trafikverkets "Transportplanering 2.0". Det har i samtliga dessa rapporter konstaterats att utsläppsmålet är en utmaning som kräver många åtgärder. Det vore önskvärt om Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi på ett tydligare sätt knöt an till slutsatserna i dessa rapporter och tog ytterligare ett steg framåt i genomförandet. Det skulle exempelvis kunna göras genom att tydligare identifiera aktörer och problematisera målkonflikter för respektive utmaning. Även arbetssätt, tidplan och systematik för uppföljning vore värdefulla komplement ur detta perspektiv. I den regionala plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon som Länsstyrelsen har på samtidig remiss, har det gjorts bedömningar om vad som behöver vara prioriterade insatser utifrån nuläge och mål. Det är också ett metodgrepp som skulle göra strategin tydligare.

Som en generell kommentar kan det också nämnas att strategin försvagas av att centrala påståenden saknar källhänvisningar. Det gäller även där hänvisningar görs till "Trafikverket", "forskning" och "utredningar". Exempel på det är s. 16 sista stycket, s.18 fjärde stycket, s.19 andra stycket.

Synpunkter på "Klimatsamverkan Stockholm"

Den "Klimatsamverkan Stockholm" som lanseras i strategin föreslås ledas gemensamt mellan flera olika myndigheter och på sikt även inkludera akademi, näringsliv och civilsamhälle. Trafikverket konstaterar att Länsstyrelsen redan har regeringens uppdrag att samordna och leda arbetet kring energiomställning och minskad klimatpåverkan. Flera andra myndigheter har kompletterande uppdrag, varav ett exempel är Trafikverkets uppdrag att genomföra årligen återkommande informations- och kunskaphöjande insatser om hur transportsektorn kan minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter och att öka berörda aktörers kunskap.

Att ha samsyn om problembild och enas om strategiska vägval samt undvika dubbelarbete är betydelsefullt för att hålla en hög takt i omställningen. Det sker betydande samverkan redan idag mellan ansvariga myndigheter och regionala aktörer, på flera nivåer. Det finns också nya regionala initiativ, som Region Stockholms klimatberedning och -kansli. Det befintliga Miljö- och samhällsbyggnadsrådets uppdrag är att tillsammans arbeta för att möta utmaningen i att

bygga många nya bostäder, öka kapaciteten i infrastrukturen och samtidigt nå miljömålen. Ett av de prioriterade miljömålen är ”Begränsad klimatpåverkan”.

Synpunkter på avsnittet ”Transporter och resande”

Planering av transportinfrastruktur är ett av flera verktyg för att bidra till att nå de transportpolitiska målen, klimat- och miljömålen, regeringens direktiv, Agenda 2030 och andra mål som tillsammans stakar ut en hållbar utveckling. Dessa mål rymmer också flera intressekonflikter. I Stockholms län står den kraftiga befolkningsökningen och kraven på ett välfungerande transportsystem som understödjer ett ökat bostadsbyggande och välfungerande näringsliv ofta i konflikt med mål om transporternas utsläppsminskningar.

Trafikverket instämmer i att det krävs omställning inom flera områden i transportsektorn för att nå utsläppsmålet. Utöver de tre som nämns (transporteffektivitet, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel) är även energieffektiv infrastrukturhållning ett viktigt område för att minska de klimatpåverkande utsläppen.

De sex strategiska utmaningarna inom ”Transporter och resande” ringar in viktiga områden att arbeta med, men är väl allmänt hållna och belyser inte komplexiteten inom respektive område. Trafikverket saknar konkreta och genomförbara åtgärder som på ett effektivt sätt bidrar till att nå de klimatpolitiska målen.

I Länsstyrelsens ”Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon” (remissversion) framgår att förutsättningarna för elektrifiering är särskilt goda i Stockholms län jämfört med många andra platser i landet. Det framgår också att slutsatsen därför är att satsningar på infrastruktur för el, och även biogas, är det som behöver prioriteras i länet. Denna strategi bör avspeglas i länet Klimat- och energistrategi.

Det bör också framgå om bedömningarna i avsnittet ”Transporter och resande” beaktar effekten av de stora investeringar i till exempel kollektivtrafik och regional cykelinfrastruktur som redan är beslutade men inte tagna i drift. Det gäller exempelvis bedömningen att kollektivtrafikens konkurrenskraft behöver förbättras genom ökat utbud. Tunnelbanan kommer att byggas ut med nya linjer, spårvägen får nya sträckningar och kollektivtrafik på väg utvecklas genom bland annat satsningar på stombuss.

Det anges i strategin (s.16) att Trafikverkets bedömning är att det totala trafikarbetet måste minska med 10-20 procent till år 2030 om målet om 70 procent minskade utsläpp ska nås. Det bör tydliggöras i strategin att den bedömningen gäller Sverige som helhet. Mot bakgrund av att befolkningen i Stockholms län växer vore det också intressant att komplettera grafen på s. 18 med uppgifter om bilinnehav per capita.

Trafikverket har i Framkomlighetsprogrammet (Rapport 2018:185) konstaterat att det inte är möjligt att bygga ikapp efterfrågan. Trafikverket har därför i programmet redovisat tio inriktningar för att göra transportsystemet i Stockholms län mer effektivt. När det gäller synen på sådana effektivitetsinsatser, inklusive ”steg 1-2 åtgärder”, vore det värdefullt om det fanns en regional samsyn i länets Klimat- och energistrategi som gav vägledning. Strategin skulle då kunna utgöra ett stöd till exempel i de åtgärdsvalsstudier vi genomför tillsammans med kommuner och andra.

Trafikverket stödjer tanken om effektivare godstransporter, särskilt i perspektivet att den ökande befolkningen leder till ökad efterfrågan på godstransporter. Fler åtgärder bör dock belysas i texten (s.19), så som behovet av längre och tyngre fordon med ökad fyllnadsgrad och överflyttning till järnväg och sjöfart. Arbete avseende dessa aspekter pågår på flera myndigheter med uppdrag kopplat till den nationella godstransportstrategin.

På sikt kan en eller två nya rullbanor anläggas och tas i drift på Arlanda. Utvecklingen av Arlanda flygplats och den väntade mängden flygresenärer konkurrerar om utrymmet på väg och järnväg med resenärer i stråket Uppsala-Stockholm, samt med arbetspendlande till det framväxande verksamhetsområdet runt Arlanda. Utsläppen från flygverksamheten är i dagsläget inte förenliga med klimatmålen, och trängseln i vägnätet förvärras av bristande förutsättningar för god kollektivtrafik i ett glest urbant landskap med spridda målpunkter. Även om det finns nationella intresseavvägningar att göra här, så som Länsstyrelsen anger i strategin, så finns också målkonflikter som påverkas av lokala och regionala beslut. Detta bör framgå i strategin.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av Regional direktör Helena Sundberg. Föredragande har varit strategisk planerare Anna Modin. I den slutliga handläggningen har enhetschef Peter Huledal, strategisk planerare Kerstin Gustavsson och utredare Michelle Benyamine Remahl deltagit. Samråd har skett med strategisk planerare Lars Wogel, strategisk planerare Ludvig Elgström, strategisk planerare Sofia Heldemar, strategisk planerare Stina Hedström, strategisk planerare Jeffery Archer, samhällsplanerare Annika Häger och samhällsplanerare Cecilia Häckner.

Helena Sundberg
Regional direktör