

Länsstyrelsen i Stockholms län
Stockholm@lansstyrelsen.se

Kopia:
Diariet

Trafikverkets remissyttrande gällande Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon - Stockholms län

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram en regional plan med syfte att ge kunskap om nuläge och vägledning i hur en etablering av infrastruktur för förnybara drivmedel bör ske i Stockholms län. Syftet är att kunna nå beslutade miljö- och klimatmål. Planen anger en prioriteringsordning för vilka drivmedel som det bör satsas på regionalt, i vilken omfattning och ungefärlig geografi. Trafikverket har fått strategin på remiss, yttrande ska ha inkommit i Länsstyrelsen senast den 1 november 2019.

Trafikverket ser positivt på att det tas fram en regional plan för hur förnybara drivmedel och laddinfrastruktur ska byggas ut i länet. Den regionala plan som remitterats gör en förtjänstfull analys av nuläget och skapar en bra bild av behovet av förnybara drivmedel och laddinfrastruktur fram till 2030.

Trafikverket noterar att planen har tagit sitt avstamp i det av Riksdagen beslutade etappmålet att transportsektorns klimatpåverkande utsläpp ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med 2010. Trafikverket efterlyser en komplettering med det långsiktigare perspektivet, det vill säga att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Sverige har generellt goda förutsättningar för elektrifiering och i Stockholms län är de särskilt goda. Det är viktigt att det långsiktiga perspektivet och satsningen på elektrifiering inte drunknar i ambitionen att satsa på diversifiering och kraftig utbyggnad av många olika tekniker. En mer nyanserad beskrivning av godstransporternas omställning och åtgärder som följer av den vore också på sin plats. Enligt Trafikverkets bedömning är möjligheten att elektrifiera tunga fordon helt beroende av att kraftmatning kan ske under körning, varför en satsning på elvägar är angelägen, inte minst för att nå nettonollutsläpp till år 2045.

Trafikverket anser vidare att samhällssäkerhets- och beredskapsperspektivet har fått en styvmoderlig behandling i planen.

Trafikverket uppfattar Länsstyrelsens plan som ambitiös. Många åtgärder är dock oprecist formulerade och icke förpliktigande. Med anledning av utmaningarna inom klimatområdet och med utgångspunkt i Trafikverkets uppdrag om utformningen av Tvärförbindelse Södertörn föreslår Trafikverket att en plattform skapas för att utveckla, demonstrera och implementera åtgärder som bidrar till fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet på det växande Södertörn.

Yttrande

Trafikverket ser positivt på att det tas fram en regional plan för hur förnybara drivmedel och laddinfrastruktur ska byggas ut i länet. Den regionala plan som remitterats gör en förtjänstfull analys av nuläget och skapar en bra bild av behovet av förnybara drivmedel och laddinfrastruktur fram till 2030. Planen riktar sig framförallt till kommunerna i länet och till Region Stockholm, för vilka den är tänkt att fungera stödjande.

Trafikverket noterar att planen har tagit sitt avstamp i det av Riksdagen beslutade etappmålet att transportsektorns klimatpåverkande utsläpp ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med 2010. Det relativt kortsiktiga tidsperspektivet motiveras med att det kan vara vanskligt att planera längre fram än så med hänsyn till teknik- och politikutveckling. Med den utgångspunkten dras slutsatsen att Stockholms län bör satsa på samtliga hållbart producerade förnybara drivmedel. I planen beskrivs hur offentliga aktörer bör prioritera sina insatser för att underlätta och stödja utveckling och diversifiering av dessa idag omogna drivmedelsmarknader.

Trafikverket efterlyser en komplettering med det långsiktigare perspektivet, det vill säga Riksdagens klimatmål att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Sverige har generellt goda förutsättningar för elektrifiering. Trafikverket instämmer i Länsstyrelsens bedömning att förutsättningarna är särskilt goda i Stockholm med delar av bebyggelsen i tät stad och väl utbyggd elektrifierad kollektivtrafik. Därtill är nära hälften av Sveriges laddbara fordon registrerade i Stockholms län. Enligt Trafikverkets bedömning kommer elektrifieringen i transportsystemet att bli en allt viktigare komponent i det längre tidsperspektivet. Det är viktigt att det långsiktiga perspektivet och satsningen på elektrifiering inte drunknar i ambitionen att satsa på diversifiering och kraftig utbyggnad av tekniker som eventuellt tappar i betydelse efter 2030.

Planen omfattar såväl lätta som tunga fordon. Det framgår dock inte tydligt att prioriteringsordningen för omställning av godstransporter skiljer sig åt jämfört med persontrafik. Enligt den strategiska inriktningen ska drivmedel prioriteras i en viss ordning, där biodiesel kommer långt ned på listan. I det finstilla framgår att biodiesel, inklusive HVO, prioriteras lågt eftersom det finns en tillräcklig infrastruktur idag. Trafikverket konstaterar att HVO med stor sannolikhet kommer vara ett fortsatt viktigt drivmedel för tung trafik i ett 2030-perspektiv. En mer nyanserad beskrivning av godstransporternas omställning och åtgärder som följer av den vore på sin plats.

Det finns även vissa förutsättningar för citylogistik att bli elektrifierad. Det förutsätter godsterminaler i relativt centrala lägen där omlastning till ellastbilar kan ske, i kombination med laddning, vilket både kräver stora investeringar och förändrade logistikupplägg. Hybrid drivlinor och elvägar är andra alternativ. Länsstyrelsen tar inte upp behovet av att bygga elvägar som en åtgärd som skulle kunna öka graden av elektrifiering. I bilaga 5 till planen avfärdas elvägar som en lösning med motivet att elvägar inte väsentligt kommer att påverka måluppfyllelsen till 2030. Trafikverket delar inte denna bedömning utan menar att möjligheten att elektrifiera tunga fordon är helt beroende av att kraftmatning kan ske under körning, varför en satsning på elvägar är angelägen, inte minst för att nå nettonollutsläpp till år 2045.

Trafikverket anser vidare att samhällssäkerhets- och beredskapsperspektivet har fått en styvmoderlig behandling i planen. En utveckling mot en mer omfattande användning av gasformiga drivmedel kan innebära en större omgivningspåverkan från trafiken i form av olycksrisker. Trafikverket, Länsstyrelsen och kommuner kan behöva ta hänsyn till detta i

framtida samhällsplanering. Även behovet av utrymmeskrävande lagring av flera olika typer av bränsle påverkar markanvändningen och bör belysas i planen. Dessutom bör tidsperspektivet beaktas med tanke på att sådan tillståndspliktig verksamhet tar tid i planeringskedet.

Länsstyrelsen skriver att det med största sannolikhet inte kommer att räcka med förnybara drivmedel för att nå målen utan att det även är nödvändigt att fordonen blir effektivare och inte minst att samhället blir mer transporteffektivt, det vill säga att människor och gods blir transporterat med så lite fordonsansvändning (trafikarbete) som möjligt. Vi ser också hur prognoserna pekar på fortsatt befolkningsökning för Stockholms län. Trafikverket är medveten om att en effektivisering av transporterna behöver ske för att målet ska uppnås men konstaterar samtidigt att nödvändiga incitament för en sådan utveckling inte är beslutade politiskt.

Trafikverket uppfattar Länsstyrelsens plan som ambitiös. Många åtgärder är dock oprecist formulerade och icke förpliktiggande. Liknande åtgärder har lyfts även tidigare, exempelvis i Länsstyrelsens tidigare klimat- och energistrategi från 2013, utan att tillräckligt har hänt. Det är angeläget denna plan leder till att åtgärder också blir genomförda. För att få ytterligare skärpa i genomförandet behöver följande frågor besvaras: Finns det tillräckligt med mandat fördelade till de offentliga aktörerna för att förväntade åtgärder ska kunna beslutas, finansieras och drivas? Finns de rätta incitamenten för att marknaden ska tillhandahålla det som de offentliga aktörerna inte kan skapa?

Hur ska vi arbeta tillsammans i Stockholms län för att realisera planen?

Länsstyrelsens plan riktar sig till inte primärt till Trafikverket. Vad gäller främjande av förnybara drivmedel har inte Trafikverket något uppdrag, men däremot vad gäller snabbbladdning längs vägar där Trafikverket är väghållare och utveckling av elvägar.

Trafikverket har också i uppdrag av regeringen att ytterligare utreda hur utformningen av Tvärförbindelse Södertörn kan bidra till god kollektivtrafikförsörjning samt måluppfyllelse för klimatmålen inom transportsektorn. Uppdraget inkluderar även att främja goda möjligheter till cykling. Trafikverkets tolkning av uppdraget är att Tvärförbindelsen måste utformas och kunna nyttjas som en del av ett nytt, modernt och klimatanpassat transportsystem.

Med anledning av utmaningarna inom klimatområdet och med utgångspunkt i uppdraget om utformningen av Tvärförbindelse Södertörn föreslår Trafikverket att en plattform skapas för att utveckla, demonstrera och implementera åtgärder som bidrar till fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet på det växande Södertörn.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande regional direktör Anders Kindmark. Föredragande har varit strategisk planerare Anna Modin. I den slutliga handläggningen har enhetschef Peter Huledal, strategisk planerare Kerstin Gustavsson deltagit. Samråd har skett med strategisk planerare Ludvig Elgström, strategisk planerare Lars Wogel och samhällsplanerare Annika Häger.

Anders Kindmark
Stf regional direktör