

**Handläggare**  
Joakim Boberg  
08-508 263 92**Till**  
Trafiknämnden  
2017-09-21

## **Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Trafiknämnden har fått Förslag till klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen på remiss från kommunstyrelsen. Klimatfärdplanen är en vägledande, strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete som är kopplad till genomförandet av RUFS 2050.

Trafikkontoret välkomnar förslaget till klimatfärdplan och instämmer i betydelsen av att åtgärder vidtas som möjliggör en övergång till ett fossilfritt, utsläppsnått och klimattåligt samhälle. Kontoret delar även bedömningen att utmaningen kanske är störst för transportsektorn.

I klimatfärdplanen upprepas de delmål som anges i RUFS 2050 som ska stödja en minskning av de direkta utsläppen. Trafikkontoret vill uppmärksamma vikten av att mål i RUFS och färdplanen inte

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 263 92  
Växel 08-508 272 00  
joakim.boberg@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

hindrar en totalt sett positiv utveckling i riket och regionen, och utformas så att suboptimeringar undviks.

Trafikkontoret instämmer i att effektivare och minskade transporter, effektivare och renare fordon, samt en utfasning av fossila drivmedel är avgörande för att nå målen, och anser att de vägval som har störst potential för minskad klimatpåverkan är förnybara drivmedel och elektrifiering.

Trafikkontoret anser slutligen att stadsplanering och stadsbyggnad är ett av stadens viktigaste verktyg för att minska klimatpåverkan. Det finns en tydlig målkonflikt mellan å ena sidan regionförstoring och å andra sidan klimatpåverkan och mål om minskade skadeverkningar från biltrafiken. För att klimatmål ska kunna nås krävs således en rumslig struktur där den stora tillväxten sker i regionkärnan så att efterfrågan på resande begränsas. Trafikkontoret anser därför att regionens aktörer bör planera utifrån en stark tillväxt i regioncentrum.

### **Remissen**

Trafiknämnden har fått Förslag till klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen på remiss från kommunstyrelsen. Remisstiden sträcker sig till 22 september 2017. I bilaga 1 finns ett utdrag ur förslaget – hela dokumentet finns på:

<http://www.rufs.se/publikationer/2017/forslag-till-klimatfardplan-2050/>.

Klimatfärdplanen är en vägledande, strategisk handlingsplan för länets energi- och klimatarbete som är kopplad till genomförandet av RUFSS 2050, och är framtagen av Tillväxt- och regionplaneförvaltningen i Stockholms läns landsting. Syftet med färdplanen är att visa hur regionens klimatmål, som bygger på de globala, europeiska och nationella riktlinjerna och målen, kan nås enligt RUFSS 2050.

Målet på nationell nivå är netto-nollutsläpp av växthusgaser 2045 inom landet, ett mål som i klimatfärdplanen även anges för Stockholmsregionen.

Färdplanen har status som ett planeringsunderlag enligt plan- och bygglagen 7 kap 5 §.

Sektorer som ingår i färdplanen är byggd miljö, transporter, industri samt jord- och skogsbruk.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

## Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret konstaterar att klimatfärdplanen är kopplad till den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050 och ska visa vilka insatser som behöver göras för att nå klimatmålen enligt RUFSS.

Kontoret har tidigare yttrat sig över samrådsversionen av RUFSS, och kommer även yttra sig över utställningsversionen. Flera av de synpunkter kontoret framför i dessa remissvar är även relevanta för klimatfärdplanen.

## Övergripande inriktning och mål

Trafikkontoret välkomnar förslaget till klimatfärdplan och instämmer i betydelsen av att åtgärder vidtas som möjliggör en övergång till ett fossilfritt, utsläppsnått och klimattåligt samhälle.

En av de centrala utmaningar som framhävs i RUFSS 2050 är hur Stockholms län ska växa och samtidigt minska klimatpåverkan. Färdplanen konstaterar att denna utmaning gäller i allra högsta grad för transportsektorn. Det är en analys som trafikkontoret delar. I remissen av Stockholms stads Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040 konstaterades på samma sätt att målet om fossilbränslefrihet innebär störst utmaningar inom transportsektorn och där är behovet av insatser i närtid som mest omfattande. Bakgrunden till remissen var kommunfullmäktiges beslut år 2015 att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040, dvs tidigare än färdplanens 2050.

I klimatfärdplanen upprepas de delmål som anges i RUFSS 2050 som ska stödja en minskning av de direkta utsläppen. Ett sådant är målet om en minskning av den totala energianvändningen i Stockholmsregionen. Trafikkontoret vill uppmärksamma vikten av att mål i RUFSS och färdplanen inte används för att hindra en totalt sett positiv utveckling i riket och regionen. Målet om en maximal total energianvändning riskerar att få effekten att fler personer eller företag i regionen försvårar måluppfyllelsen. För att målet bättre ska stödja regionens tillväxt och bidra till minskad energianvändning i landet som helhet bör det övervägas om det kan omformuleras till ett per capita mål för energianvändning.

Andra delmål som upprepas är de siffersatta målen för t ex färdmedelsandelar. Dessa är inte helt oproblematiska.

Generellt gäller för andelsmål att de, beroende på hur de formuleras, riskerar leda till suboptimeringar och att oönskade effekter kan uppstå om olika angelägna insatser motverkar varandra. Cykelandelsmålet skulle t ex kunna uppnås genom att försämra eller fördyra kollektivtrafiken vilket inte är önskvärt.

Det är således viktigt att klargöra om de siffersatta delmålen i Färdplanen ska ses som något som måste uppnås eller snarare kan fungera som indikatorer där det är sannolikt att man närmar sig utsläppsmålen om indikatorerna utvecklas i rätt riktning.

Gällande målen för klimat i regionen behöver i vissa fall systemgränsen förtydligas och det behöver beskrivas vilken roll regionala klimatmål kan spela. Exempelvis bör det anges hur de mål och åtgärder som beskrivs i RUFSS förhåller sig till EU:s klimatpolitik, dvs. utsläppshandelssystemet (ETS) och ländernas kvotfördelning i den icke handlande sektorn. Utan sådana analyser riskerar mål och åtgärder att leda fel.

En illustration är att det kan framstå som positivt om tillverkningsindustri flyttar bort från länet, även om den skulle ersättas av mer klimatpåverkande produktion någon annanstans, om systemgränsen för klimatutsläpp sätts vid länets gräns.

När det gäller flygets klimatpåverkan konstateras att även flyget inom EU lyder under ett utsläppshandelssystem, och därigenom såvitt kontoret förstår klimatpåverkan av start och landningar från länets flygplatser, och effekten av ett ökat utlandsresande, åtminstone inom EU. Samtidigt föreslås flyget omfattas av den minskning av transportsektorns totala utsläpp i regionen som föreslås i färdplanen. Kontoret anser att denna problematik bör klargöras i färdplanen.

Kontoret anser också att färdplanens funktion i vissa avseenden inte är helt tydlig, vilket påverkar möjligheterna att använda dokumentet i praktisk planering. En illustration av detta är att det som beskrivs som vägvalsfrågor inte innehåller någon beskrivning av tänkbara alternativa handlingsvägar och konsekvenserna av sådana.

### **Transportsektorn**

Färdplanen konstaterar att länets trafiksystem redan idag har många styrkor och potentialer i form av bland annat en omfattande kollektivtrafik och ett relativt lågt bilinnehav, samt relativt bra väg- och cykelnät. Den kraftiga befolknings- och ekonomiska tillväxten i länet sätter dock press på dagens och morgondagens trafiksystem.

Trafikkontoret instämmer i att effektivare och minskade transporter, effektivare och renare fordon, samt en utfasning av fossila drivmedel är avgörande för att nå målen. Kontoret konstaterar vidare att satsningar som leder till ett ökat kollektivtrafikresande och fler fotgängare och cyklister är i linje med inriktningen i Stockholms stads framkomlighetsstrategi från år 2012, och de planer som antagits utifrån strategin.

I avsnittet om transportsektorn redovisas i tabell 2 och 3 en bedömning av målbidrag från olika vägval och tillhörande verktyg. Kontoret anser att de vägval som har störst potential för minskad klimatpåverkan är de som gäller förnybara drivmedel och elektrifiering. Även utökad kollektiv- och cykeltrafik har en viktig roll, inte minst för att möjliggöra en anpassning till ett framtida minskat bilresande. Detta bör återspeglas i relation till några av de andra bedömda potentialerna. Det är till exempel inte troligt att miljözoner har en potential att ge lika stora bidrag till minskad klimatpåverkan i hela regionen då det sannolikt i praktiken kommer röra sig om relativt små geografiska områden. Även effekter av olika slags mobilitetstjänster synes högt skattade i sammanhanget.

Trängselskatten i Stockholm syftar i grunden främst till ökad framkomlighet genom minskad trängsel. Genom att den bidrar till minskad trafik där den tas ut förbättrar den även miljön. Skatten är dock inte i första hand utformad med syfte att vara ett styrmedel för minskad klimatpåverkan, och det bör därför diskuteras i vilken omfattning den framgent kan och bör hanteras som ett sådant.

I färdplanen konstateras att bilen förblir nödvändig i de halvcentrala och yttre länsdelarna. Kontoret konstaterar att det finns potential för att en ansevärd del av resorna åtminstone i de halvcentrala länsdelarna bör kunna ske med andra färdmedel än bil. Samtidigt kommer bilen fortsatt fylla en funktion även i de centrala delarna av regionen för vissa typer av ärenden och tider på dygnet.

### **Bebyggelsestruktur och markanvändning**

Trafikkontoret anser att stadsplanering och stadsbyggnad är ett av stadens viktigaste verktyg för att minska klimatpåverkan, och instämmer i att utvecklingen av och planeringen för framtida bebyggelsestruktur är centralt för att nå målen om minskad klimatpåverkan. Staden planerar därför för bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafik och prioriterar upp gång, cykel och kollektivtrafik i gaturummet.

Det finns en tydlig målkonflikt mellan å ena sidan regionförstoring och å andra sidan klimatpåverkan och mål om minskade skadeverkningar från biltrafiken. Fokus för arbetet framåt blir mindre tydligt av att denna målkonflikt inte tillräckligt hanteras i RUFSS eller färdplanen.

Vad gäller inriktningen mot en flerkärnig utveckling vill kontoret framhålla att trots att idén om att utveckla regionala stads kärnor har funnits med i flera regionplaner är dessa ännu långt ifrån att förverkligas. Efterfrågan på bostäder och kommersiella fastigheter har fortsatt vara högst i regioncentrum. Flera av de tänkta kärnorna är geografiskt utspridda och ibland kluvna av naturreservat. De har idag mycket externhandel och stora parkeringsytor. Detta varken kan eller bör vara en regional kärnas funktion. För att en kärna ska få verklig tyngd behöver den också vara relativt stor både vad avser befolknings- och arbetsplatsmängd.

Ur ett klimatperspektiv är det bäst att bo tätt. Det skiljer mer än en faktor två i bilresande mellan boende i kärnan och i förortskommuner. Om biltrafikarbetet i landet ska minska bör befolkningen koncentreras till centralorter, och allra helst till stora centralorter som t ex regionkärnan i Stockholms län. Viljan att bo i hela regionen nära naturen är därför inte förenlig med önskan om att samtidigt minska det ekologiska och klimatomständliga fotavtrycket.

För att klimatmål ska kunna nås krävs således en rumslig struktur där den stora tillväxten sker i regionkärnan så att efterfrågan på bilresande minskar. Trafikkontoret anser därför att regionens aktörer bör planera utifrån en stark tillväxt i regioncentrum.

**Slut**

## **Bilagor**

1. Utdrag ur Förslag till klimatfärdplan 2050.