



Linda Kummel
Trafikplanering
08-508 26108
linda.kummel@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-09-29

Klimat- och energistrategi för Stockholms län (Rapport 2011:25). Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remiss
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
Tf Avdelningschef

Anton Västberg
Enhetschef

Sammanfattning

Länsstyrelsen har tagit fram en Klimat- och energistrategi för Stockholms län.¹ Strategin är avsedd som ett underlag i länets arbete med att uppfylla klimatmålen.

¹ Klimat- och energistrategi för Stockholms län kan läsas i sin helhet på Länsstyrelsen hemsida: <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/publikationer/2011/Pages/klimat--och-energistrategi-for-stockholms-lan.aspx>



Klimat- och energistrategin hanterar frågeställningen om hur klimatutmaningarna skall lösas på länsnivå samtidigt som regionen är i stark tillväxt. Strategin pekar tydligt ut att för ett lyckosamt genomförande av strategin krävs en aktiv medverkan från flertalet av regionens aktörer: kommunerna, landstinget, myndigheter, företag och enskilda. Trafikkontoret välkomnar strategin men har vissa farhågor kring huruvida denna breda samverkan kan uppnås utan tydliga direktiv. Även den effektivisering av transportsektorn som föreslås i en av de sex delstrategierna är problematisk då det krävs en bred samsyn inte bara om vilka åtgärder som är lämpliga utan även hur den ökade kapaciteten i systemet skall utnyttjas.

Trafikkontoret vill särskilt stödja förslaget om regionala resvaneundersökningar och vill gärna föreslå att sådana undersökningar bör ske i bred samverkan över länet med jämna tidsintervall. Detta för att enklare kunna följa upp trafikutvecklingen och transportmedelsfördelningen.

Trafikkontoret ställer sig avvisande till hur Länsstyrelsen har formulerat sig till cykeln som transportmedel. Utifrån ett klimatperspektiv är resor med cykel näst efter gång de resor som genererar minst klimatpåverkan och därför självklart bör stå för en större andel av de kortare transporterna. Trafikkontoret är också förvånade över att parkeringsinstrumentet, över vilka kommunerna har full rådgivet, inte tas upp som ett verktyg för att styra transportefterfrågan.

Trafikkontoret håller med om att biogasproduktionen bör öka för att behovet av fordonsgas ska kunna tillgodoses. Separat hantering av biologiskt behandlingsbart avfall från hushållen behöver därför utvecklas. Hur kostnaderna för en sådan omställning skall fördelas behöver utredas och läggas fast.

Bakgrund

Länsstyrelsen har regeringens uppdrag att utarbeta en klimat- och energistrategi för länet. Strategin är avsedd att fungera som ett underlag i länets arbete med att uppfylla klimatmålen. Strategin har utarbetats i dialog med olika aktörer i länet vid hearings, seminarier och andra möten. Strategin innehåller förslag till regionala klimatmål samt ett antal tematiska delstrategier som underlag för aktörernas åtgärder för att nå målen. Ett genomförande av strategin innebär att den i stor utsträckning integreras i andra processer, till exempel i utarbetande av planer och program, samt att Länsstyrelsen kommer att genomföra en kontinuerlig uppföljning av hur länets klimatarbete framskrider.



Remissen

Betänkandet remitterades till kontoret av KS för svar senast 30 september 2011. Det kommer därefter att bearbetas av KF/KS kansli för att lämnas till Länsstyrelsen senast den 28 oktober 2011. Kommunstyrelsens kansli ska i sitt remissvar svara för hela Stockholms stad.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret välkomnar i stort utredningens förslag till strategi som syftar till att minska länets påverkan på klimatet och energianvändningen. Trafikkontoret delar – och vill noga understryka vikten av – Länsstyrelsens slutsats att en grundförutsättning för strategins genomförande är ett omfattande samarbete mellan länets olika aktörer: landstinget, kommuner, myndigheter, företag, organisationer och enskilda.

Strategi för en växande region

Länsstyrelsen konstaterar att regionen utvecklas starkt och att den funktionella regionen vidgas utanför länets gränser. Den utvecklingen bygger på att regionen knyts samman med effektiva kommunikationer. Trafikkontoret vill poängtera att sådana kommunikationer i första hand bör ske på ett hållbart sätt, med hållbara transportsätt eller ett minskat behov av resor. Trafikkontoret vill lyfta att en medveten stadsplanering behövs för att kunna hantera den förväntade tillväxten i regionen så att de negativa effekterna av regionförstoring, såsom exempelvis *urban sprawl*, stadsutglesning, kan stävjas.

Länsstyrelsen skriver att personbil är det vanligaste transportmedlet i länet, nästan oavsett längd och ärende för transporten. Den informationen är troligtvis felaktig då det inte finns någon aktuell resvaneundersökning för länet att ta del av, samt att studier visar på att gång är det transportmedlet som används oftast, om än inte för en hel resa så åtminstone för en del av den.

Regionala mål

Klimat- och energistrategin innehåller en kombination av mål, som fångar länets klimatutveckling ur två perspektiv:

- Utsläpp som inte omfattas av handeln med utsläppsrätter
- Energianvändning

Även indirekt klimatpåverkan från varor och tjänster tas upp.

Trafikkontoret stödjer de föreslagna målen men vill påpeka att många aktörer ansvarar för målens uppfyllnad och att ansvarsfördelningen behöver tydliggöras.



Länets utsläpp av växthusgaser utanför handeln med utsläppsrätter föreslås i ett mål minskas med 25 procent till år 2020 jämfört med 2006. Utslaget på den beräknade befolkningsökningen i länet innebär detta en minskning av utsläppen per person till 2020 med cirka 38 procent. Det är en kraftig minskning som framför allt kommer att påverka transportsektorn. Trafikkontoret vill i detta sammanhang lyfta att systemgränserna för målet behöver diskuteras. Gäller målet länets invånare eller de resor som görs inom länets gränser? Det är också problematiskt att Länsstyrelsen sätter en ökad framkomlighet på vägarna som en konsekvens av föreslaget dämpat bilresande. Trafikkontoret vill lyfta att det krävs en samsyn både från lokalt, regionalt och nationellt håll om hur en sådan kapacitetsökning i systemet bör hanteras.

Transporter och resande

De föreslagna möjliga åtgärderna är uppdelade på övergripande åtgärder och personresor. Trafikkontoret vill särskilt stödja förslaget om att genomföra regionala resvaneundersökningar och att planera för ett samhälle där bebyggelsestrukturen minskar efterfrågan på bilresor och transporter. Trafikkontoret ställer sig dock frågande till formuleringen om att ”insatser för ett ökat cyklande behöver grundas på en mer genomtänkt syn på cykeln som fordon”. Cykeln är idag det transportsätt som näst efter gång genererar minst klimatsutsläpp samtidigt som det är platseffektivt och har hög framkomlighet, varför det inte bör finnas några frågetecken kring huruvida cykelresandet bör öka.

De möjliga åtgärderna är föreslagna med aktörernas rådighet som ram, även om åtgärder som ligger på framför allt det nationella planet nämns separat som viktiga kompletterande åtgärder. Därför anser trafikkontoret att det är förvånande att inte parkeringsinstrumentet, över vilka kommunerna har full rådighet, tas upp som ett effektivt verktyg för att minska efterfrågan på bilresor och därmed nå klimatmålen. Mobility management-åtgärder, speciellt de riktade till företag, nämns inte heller som åtgärder som kan ge en övergång till mer klimatvänliga transportmedel.

Energiproduktion

Separat hantering av biologiskt behandlingsbart avfall från hushållen ger ett väsentligt bidrag i produktionen av biogas. I länet är dock hämtning av biologiskt behandlingsbart avfall jämförelsevis dåligt utbyggt. 30-50 kilo insamlat material per person skulle räcka för att täcka dagens behov av fordonsgas, men prognoser pekar på att bara för bussar, taxi och sopbilar kommer produktionen behöva tredubblas till år 2020. Läger man till förväntat behov för personbilar kommer produktionen att behöva fyrdubblas till år 2020.

Avfallskvarnar kan användas för att ta hand om biologiskt avfall men upp till hälften av biogaspotentialen går till spillo. Trafikkontoret ser att för att höja insamlingsnivåerna för biologiskt behandlingsbart avfall krävs en kombination av flera olika, lokalt anpassade, system. I en del områden och under vissa förutsättningar kan avfallskvarnar ändå vara det lämpligaste alternativet. Länet har också en stor potential för produktion av fordonsgas från stallgödsel. Problematiskt är att biobränslen som inte finns lokalt med fördel hanteras i hamnlägen vilket kan orsaka intressekonflikter för framför allt bostadsbyggande i sjönära lägen.

Trafikkontoret håller med om att separat hantering av biologiskt behandlingsbart avfall från hushållen, som i Länsstyrelsens strategi benämns ”källsortering av komposterbart avfall”, behöver utvecklas. Hur kostnaderna för en sådan omställning skall fördelas behöver utredas och läggas fast. Biogasproduktionen bör öka varför källor som hushållens avfall eller stallgödsel från animalieproduktionen på landsbygden bör behandlas som de resurser de är.

Samhällsplanering

En central del i samhällsplaneringen är att finna lämpliga avvägningar mellan konkurrerande intressen. Den konflikt som Länsstyrelsen lyfter fram är logistikverksamhet i goda lägen som konkurrerar med annan markanvändning. Trafikkontoret menar att målkonflikter i samhällsplanering av relevans för detta sammanhang är betydligt fler: lokalisering av handel i externa lägen, nya bostäder i bullerutsatta lägen, nya bostäder i sämre kollektivtrafiklägen etcetera. Särskilt utbyggnad av bostäder i lägen som svårigen kan försörjas med kollektivtrafik kräver en proaktiv planering där översiktsplanernas roll bör vara självklar. När det gäller avfallshantering är det angeläget att den finns med som en del av den tekniska infrastrukturen vad gäller markområden för t ex återvinningscentraler, omlastningsstationer och behandlingsanläggningar. Det är dock också viktigt att se avfallshanteringen ur ett vidare samhällsplaneringsperspektiv. Med en växande befolkning måste alla delar i avfallskedjan finnas med i ett tidigt planeringsskede, från insamlingslösningar hos boende och verksamheter till transporter och system för fortsatt hantering.

Genomförande och uppföljning

Länsstyrelsen skriver att en strategi aldrig är bättre än sitt genomförande. Trafikkontoret vill stödja denna syn på strategin som dokument. Strategins genomförande bygger på ett genomförande integrerat i andra processer, vilket kan vara möjligt för kommuner, myndigheter, organisationer och andra större aktörer i



länet. Svårigheten blir att nå och skapa en beteendeförändring hos länets medborgare där ytterligare stöd och tjänster måste till för att uppnå målen i strategin.

Trafikkontoret vill särskilt peka på att uppföljning av strategin måste synkroniseras med den uppföljning av lokala mål som görs bland annat inom ILS eller motsvarande. Indikatorer och tidpunkter för uppföljning behöver stämmas av mot kommunernas egna system och tidplaner för att undvika onödigt dubbelarbete och förvirring kring mål och indikatorer.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remiss från Länsstyrelsen.

På grund av att remisstiden går ut den 30 september föreslår kontoret att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Slut