



Kerstin Alquist
Trafikplanering
08-508 260 77
kerstin.alquist@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-03-14

Naturvårdsverkets rapport om klimatfärdplan 2050 (underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050). Svar på remiss

Förslag till beslut

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

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Anton Västberg
Enhetschef

Sammanfattning

Naturvårdsverket har lämnat ett underlag till regeringen för utformning av en svensk klimatfärdplan för att nå noll i nettoutsläpp av växthusgaser. Naturvårdsverkets rapport om klimatfärdplan 2050 har remitterats till Stockholm stad. Trafikkontoret har fått rapporten på remiss från kommunstyrelsen med sista svarsdatum 14 mars 2013.



Trafikkontoret håller med Naturvårdsverket i deras analys att det behöver göras omfattande utsläppsminskningar inom transportsektorn och att fyrstegsprincipen är en bra metod. Transportsnål samhällsplanering är viktigt och något Stockholm länge legat i framkant med. Staden bör fortsätta att arbeta för att upprätthålla och förbättra vår redan höga nivå inom detta område.

Allmänt konstaterar trafikkontoret att Naturvårdsverket lämnat ett underlag till en färdplan. Underlaget utgör ingen färdplan med förslag till skarpa beslut utan innehåller allmänna analyser och hänvisar till fortsatta utredningar i specifika frågor.

Kontoret tycker det är bra att underlaget betonar vikten av styrmedel som verkar på internationell eller nationell nivå – där EU eller regeringen har initiativet. En nationell framtidsfråga som inte berörs är hur byggnation och underhåll av infrastruktur ska betalas i en koldioxidfri framtid. I dag tas dessa avgifter ut via koldioxidskatt på bränsle, varför nya finansieringskällor kommer att behövas.

Kommuners rådighet att reglera vägtrafik ur klimatsynpunkt är idag begränsad. Trafikkontoret efterlyser utvecklade möjligheter att införa och använda flera olika styrmedel (t ex trängselskatt eller miljözoner) för att nå klimatmålen. Hur styrmedlen bäst kan användas behöver utredas vidare.

I underlag till den nationella färdplanen framhålls vikten av att kollektivtrafiken byggs ut. Trafikkontoret instämmer i att det är en nyckelfråga för hållbart resande i Stockholm och efterlyser konkreta förslag på långsiktig finansiering av utbyggnaden.

Remissen

Naturvårdsverket har lämnat ett underlag till regeringen för utformning av en svensk klimatfärdplan för att nå noll i nettoutsläpp av växthusgaser. Naturvårdsverkets rapport om klimatfärdplan 2050 har remitterats till Stockholms stad. Trafikkontoret har fått rapporten på remiss från kommunstyrelsen med sista svarsdatum 14 mars 2013.

Bakgrund

Regeringen gav i juli 2011 Naturvårdsverket i uppdrag att lämna ett underlag till en svensk färdplan för att uppnå visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Naturvårdsverket menar att visionen kan nås genom:

- Stora inhemska utsläppsminskningar. Det ses som den viktigaste beståndsdel på längre sikt.
- Bidrag från ett ökat nettoupptag av koldioxid i skog och mark.

- Inköp av utsläppsrätter på internationella marknader.

Det framhålls särskilt att det krävs omfattande utsläppsminskningar i framförallt transportsektorn och inom industrin. Omställningen av transportsektorn handlar om fyra parallella delar; utveckling mot ett mer transportsnålt samhälle, överflyttning till energieffektivare trafikslag, energieffektivisering av fordon och farkoster samt förnybara drivmedel.

Naturvårdsverket menar att det inte är meningsfullt att föreslå styrmedel som sträcker sig ända fram till 2050. Istället har ansatsen varit att identifiera och föreslå styrmedel som behöver införas eller skärpas i steg inom en relativt snar framtid för att det ska finnas förutsättningar för att sänka utsläppen till nära noll till 2050. I första hand har förslagen till styrmedelsskärpningar inriktats mot att påverka investeringar i teknik eller infrastruktur som har lång livslängd eller kräver utveckling, demonstration och skapande av marknader för nya tekniker.

Rapporten framhåller att visionen om att inga nettoutsläpp ska förekomma bör inte gälla isolerat för år 2050. Det är de ackumulerade utsläppen av växthusgaser som ger upphov till klimatförändringarna. Det är lika viktigt att begränsa de årliga utsläppen för hela perioden till 2050 som år 2050. Sverige borde därför även formulera en ambition för hur landets åtaganden om utsläppsminskningar bör utvecklas på vägen från idag till 2050.

Samhällets olika aktörer anses vidare behöva transparenta och långsiktiga spelregler för att ges en chans att väga in behovet att minska utsläppen till mycket låga nivåer, exempelvis när de fattar beslut om investeringar i teknik eller infrastruktur med lång livslängd.

Eftersom resande och godstransporter alltmer sker utanför den egna kommunen anser Naturvårdsverket att bebyggelse-, transport- och översiktsplaneringen också behöver ske på regional nivå, vilket inte är ett krav idag.

Slutligen poängterar Naturvårdsverket att beslut inom andra politikområden än energipolitiken och miljöpolitiken också påverkar utsläpp av växthusgaser direkt eller indirekt. Det gäller t ex beslut inom finanspolitiken, näringspolitiken, jordbrukspolitiken och transportpolitiken. Även beslut inom t ex forskning, utbildning och regionalpolitik påverkar utsläppen av växthusgaser. Klimateffekterna av olika beslut behöver beaktas inom alla politikområden.

Hela remissen går att läsa i bilaga 1.



Trafikkontorets synpunkter

Färdplanen täcker flera olika områden men trafikkontorets synpunkter nedan fokuserar på transporter.

Trafikkontoret instämmer med analysen om att det behöver göras omfattande utsläppsminskningar inom transportsektorn och att fyrstegsprincipen är en bra metod. För att kunna ställa om till ett transportsnålt samhälle är det viktigt med en samordning mellan kommunerna inom regionen vid bebyggelse- och transportplanering. Transportsnål samhällsplanering är något Stockholm länge legat i framkant med. Det är viktigt att staden fortsätter att arbeta för att upprätthålla och förbättra vår redan höga nivå inom detta område.

Allmänt konstaterar trafikkontoret att Naturvårdsverket lämnat ett underlag till en färdplan. Underlaget utgör ingen färdplan med förslag till skarpa beslut utan innehåller mer allmänna analyser och hänvisar till fortsatt utredningar i specifika frågor. Färdplanen ger inget tydligt svar om hur man ska kunna minska klimatgasutsläppen. Antaganden om vad framtidens teknik, biobränslen och ny forskning kan lösa är troligen väl optimistiska för transportsektorn. T ex konstateras en motsättning mellan skogen som kolsänka och stora mängder biobränslen men denna utvecklas inte.

Trafikkontoret tycker det är bra att rapporten betonar vikten av styrmedel som verkar på internationell eller nationell nivå – där EU eller regeringen har initiativet, t ex att pressa fordonstillverkare att producera snålare fordon. En nationell framtidsfråga som inte berörs är hur byggnation och underhåll av infrastruktur ska betalas i en koldioxidfri framtid. I dag tas dessa avgifter ut via koldioxidskatt på bränsle, varför nya finansieringskällor kommer att behövas. Även trängsel i transportsystemet motverkas i viss mån av koldioxidskatten, vilket är viktigt att beakta när nya finansieringskällor diskuteras.

Det är viktigt att styrmedel och stöd som berör kommuner utformas i samarbete med kommuner för att de ska bli utformade optimalt. Kommuners rådighet att reglera vägtrafik ur klimatsynpunkt är idag begränsad. Trafikkontoret efterlyser utvecklade möjligheter att införa och använda flera olika styrmedel (t ex trängselskatt eller miljözoner) för att nå klimatmålen. Hur styrmedlen bäst kan användas behöver utredas vidare. Kontoret menar också att kommunerna behöver stöd till att implementera klimatvänlig teknik.

Kontoret ser positivt på att rapporten betonar betydelsen av att analysera klimateffekterna av beslut inom olika politikområden. Detta bör leda till att statens styr signaler t ex gentemot kommuner, landsting och regioner, blir



samordnade så att det inte ges olika signaler från olika politikområden. Det kan t.ex. handla om att staten tydligare värnar om de långsiktiga perspektiven när det gäller infrastruktur, externa köpcentra och annan markexploatering.

I underlag till den nationella färdplanen framhålls vikten av att kollektivtrafiken byggs ut. Trafikkontoret instämmer i att det är en nyckelfråga för hållbart resande i Stockholm. Dock saknas förslag till hur det ska bli ekonomiskt möjligt. Trafikkontoret efterlyser konkreta förslag på långsiktig finansiering av utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen samt förklarar beslutet omedelbart justerat.

Slut