



Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Er beteckning: M2022/01828

Länsstyrelsen välkomnar förslagen som leder till transportsektorns klimatomställning, men menar att det är olyckligt att få av utredningens förslag ger effekt på kort sikt, det vill säga 2023-2026.

Nedan följer Länsstyrelsens kommentarer på de förslag som vi anser är relevanta för oss att lämna synpunkter på.

4 Trafikslagsövergripande förslag

En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Länsstyrelsen anser att det är ett bra förslag att regeringen under nästa mandatperiod tar ett brett grepp kring reduktionsplikten.

Länsstyrelsen befarar att om reduktionsplikten reduceras och/eller att CO2-skatten sänks kommer det att kraftigt försvåra måluppfyllelsen för klimatmålen och kommer att kräva ytterligare insatser för elektrifiering av transportsektorn. Även om 100 procent, i dagsläget ligger det på cirka 50 procent, av alla bilar som säljs 2025 är eldrivna kommer fortfarande majoriteten av fordonsflottan drivas av konventionella bränslen 2030. Detta gör att målet inte kan nås om reduktionsplikten sänks till EU:s miniminivå.¹

I sammanhanget vill Länsstyrelsen påminna om utmaningarna och konkurrensen om elen från andra samhällssektorer och menar att detta visar på vikten av att vi utvecklar ett transporteffektivt samhälle.

Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Länsstyrelsen instämmer i Transportstyrelsens yttrande om att förslaget behöver utvecklas i ett genomgripande transportpolitiskt sammanhang innan riksdagen föreslår transporteffektivt samhälle som en ny princip.

¹ Trafikverkets rapport Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter – ett regeringsuppdrag, TRV 2020/43

5 Förslag som rör vägtrafiken

Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att • införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten • förstärka Industriklivet

En riktad satsning för att utöka inhemsk produktion och konsumtion ser vi som positivt. Förslaget att också stärka Industriklivet för att förbättra de ekonomiska förutsättningarna för inhemsk biodrivsmedelsproduktion och riskavlastning bör vara en bra väg framåt.

Länsstyrelsen menar att förslaget kan belysa vikten av inhemsk produktion och användning av biodrivmedel framför allt från restprodukter, inte minst av säkerhetspolitiska skäl och det skulle på sikt stabilisera prisnivåerna, vilket gynnar glesbygd och samhällsekonomin i stort.

Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle

Om förhandlingarna leder fram till fysiska åtgärder (steg 3 och 4 som innebär att ny mark tas i anspråk) kan det leda till vissa utmaningar i den lagstiftade fysiska planeringsprocessen eftersom förhandlingarna och överenskommelserna föregår denna. Den fysiska planeringsprocessen utgår från bland annat väglagen, plan- och bygglagen samt miljöbalken. De avtalade åtgärderna kan stöta på hinder i ett senare skede som innebär att länsstyrelsen inte kan godkänna planerna.

Länsstyrelsen menar med hänvisning till ovanstående att det är angeläget att i samband med förhandlingarna tydligt definierar statens olika roller och mandat i de olika planeringsskedena. Avtalen får inte skapa förväntningar hos kommuner och regioner som innebär att länsstyrelsen i egenskap av statlig myndighet ska respektera avtalet och inte ”lägga krokben” i den lagstiftade prövningen av de avtalade åtgärderna.

Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Länsstyrelsen instämmer i att sänkt hastighet i tätbebyggt område kan bidra till att skapa attraktivare miljöer i tätorter genom att ge bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik, vilket är en viktig del i ett transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen vill även understryka att en sänkt hastighet till 40 km/h innebär även en ökad trafiksäkerhet för främst fotgängare och cyklister.

Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder

Länsstyrelsen ser positivt på att de nationella och regionala planerna för transportinfrastruktur ska kunna avsätta medel för medfinansiering av steg 1 och 2-åtgärder och att Trafikverket ska följa upp i vilken

utsträckning verkets insatser för steg 1- och steg 2-åtgärder leder till minskat behov av större infrastrukturinvesteringar. Länsstyrelsen menar att det är nödvändigt för omställningen att fyrstegsprincipen blir en naturlig del av Trafikverkets arbetssätt och instruktioner.

Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete

Länsstyrelsen är positiv till förslaget och instämmer i att en minskning av arbetsresorna är särskilt betydelsefull då arbetsresor tenderar att sammanfalla med rusningstrafik och trafiktoppar. Minskad belastning på buss- och tågtrafiken och på vägnätet under dessa tider är angeläget och gynnar utvecklingen mot ett mer transporteffektivt samhälle samt minskar växthusgasutsläppen från trafiken.

Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning

För att klara en snabb elektrifiering av fordonsflottan krävs tillgång till hemmaladdning, inte minst för boende i hyreshus eller bostadsrätter. Länsstyrelsen ser därför positivt på en utredning av hur ett system kan utformas för boende i framför allt hyresfastigheter.

8 Resonemang om järnvägen

Det framgår av rapporten att järnvägstrafiken i Sverige är till största delen elektrifierad och står idag för mindre än 1 procent av växthusgasutsläppen från inrikes transporter. Flera av dagens styrmedel och åtgärder och sådana som är på gång syftar därför till att flytta över transporter från bil, lastbil och flyg till järnväg. Men eftersom målet är i princip nollutsläpp från transporter 2045 har Trafikanalys funnit att det finns anledning att analysera hur järnvägstransporterna i sig kan bli än mindre klimatpåverkande

Länsstyrelsen instämmer i Trafikanalys ställningstagande att det är viktigt att styrmedel på området inte riskerar att minska järnvägens konkurrenskraft eftersom transporter med järnväg är ett av de minst klimatpåverkande transportsätten vi har.

Bakgrundsinformation

På uppdrag av regeringen har Trafikanalys inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen tagit fram underlag med analyser och förslag som bidrar till transportsektorns klimatomställning. Redovisningen av uppdraget ska omfatta åtgärder som bör genomföras under perioden 2023-2026. I uppdraget ingår att:

- analysera och föreslå hur befintliga styrmedel och kombinationer av dessa kan utvecklas så att den samlade styrningen bidrar till att nå

etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045, samt

- identifiera möjliga utsläppsminskningar och utforma förslag på nya styrmedel och åtgärder med fokus på regelverk eller incitament, som syftar till att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045.

Föreliggande remiss gäller Trafikanalys underlag.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef för samhällsbyggnadsavdelningen Patrik Åkesson med infrastrukturstrateg Lisa Callréus som föredragande. I handläggningen har även klimat- och energistrateg Peter Odhner deltagit.