



Transportsektorns klimatomställning

Er beteckning: M2022/01828

Sammanfattning och övergripande synpunkter

Länsstyrelsen föreslår att Trafikanalys uppdrag att ta fram underlag till den kommande klimatpolitiska handlingsplanen förlängs. Trots Trafikanalys ambitiösa ansats anser Länsstyrelsen att utredningen har övergripande brister. Främst handlar det om ofullständiga analyser och frånvaro av helhetssyn, men även tveksamma avgränsningar. Utredningen saknar ett brett samhällsplaneringsperspektiv och ett tydligare fokus på transporteffektivitet. Mot den bakgrunden har Länsstyrelsen avstått från att bedöma utredningens förslag i detalj. För att kunna använda utredningens på ett konstruktivt sätt, både i arbetet med transportsektorns omställning och i arbetet med nästa klimathandlingsplan, behöver förslagen rangordnas utifrån vilka som har störst effekt på kort sikt, oavsett transportslag. Brådskan i transportsektorns klimatomställning kan inte nog understrykas och det är av yttersta vikt att säkra en måluppfyllelse både till 2030 och 2045.

Utgångspunkter och metod

Trafikanalys framhåller inledningsvis att det har varit svårt att genomföra sitt uppdrag inom de tidsramar man haft till sitt förfogande. Det kan ha bidragit till de övergripande brister som Länsstyrelsen Västra Götaland anser finns i utredningen, samt avgränsningar som annars kanske inte hade gjorts. Länsstyrelsen ser att analyserna i många fall är grunda och av varierande kvalitet och att förslagen många gånger behöver utredas vidare. Det är därför svårt att bedöma effekterna av både enskilda förslag och förslaget som helhet.

Länsstyrelsen anser att det saknas en diskussion om transportsystemet ur ett vidare perspektiv, samt vilka hinder och utmaningar som finns för att klara en omställning. Trafikanalys har valt att genomgående separera trafikslagen vilket kan ha bidragit till bristen på helhetssyn. Vidare anser länsstyrelsen att förslagen har rangordnats på ett sådant sätt att systemperspektivet gått förlorat. Dessutom framgår inte vad som bör göras i närtid och vad som kan vänta till senare. Trots att Trafikanalys har genomfört avstämningar och dialoger med ett flertal pågående och avslutade utredningar saknas viktiga synergier och samordning av

förslag. Det handlar främst om Utfasningsutredningen (2021), Klimaträttsutredningen (2022) samt åtgärder som rör transportsektorn inom den Nationella strategin för elektrifiering (2022).

Ändrade förutsättningar

Trafikanalys har i sin utredning utgått från att redan beslutade styrmedel (t.o.m. 1 mars 2022) kommer att gälla även fortsättningsvis. I den nya regeringens budgetproposition (Prop. 2022/23:1) framgår att flera av de mer tongivande styrmedel som Trafikanalys föreslår i sin utredning kommer att fasas ut eller omarbetas. Detta gäller inte minst en utökad reduktionsplikt. Länsstyrelsens främsta invändning är att Trafikanalys, trots att man varit medveten om risken med att låta ett fåtal styrmedel stå för en stor del av måluppfyllelsen, valt att inte identifiera några alternativa förslag som skulle kunna kompensera för uteblivna utsläppsminskningar. Det här får till konsekvens att de scenarioanalyser som utgör grund för Trafikanalys utredning inte längre har samma relevans och att transportsektorn står ännu längre ifrån att nå etappmålet till 2030 och nollutsläpp till 2045.

Transporteffektivitet

Trafikanalys har valt att inte föreslå styrmedel eller åtgärder som faller inom ramen för den ordinarie infrastrukturplaneringsprocessen. Klimatpolitiska rådet, Trafikverket, länsstyrelser, regioner och forskningsprojekt har vid upprepade tillfällen visat på behovet av att förändra planeringsprocesserna för statens transportinvesteringar, från den nuvarande infrastrukturplaneringen till en mer integrerad transportplanering. Länsstyrelsen, som ansvarig myndighet för de samlade bedömningarna i samhällsplaneringen mellan stat och kommun, menar att infrastruktur har en avgörande strukturerande inverkan på vårt gemensamma samhällsbygge. Den nationella transportinfrastrukturplaneringen och dess prioriteringar har därmed ett stort inflytande och ansvar för samhällsutvecklingen både lokalt och regionalt.

Länsstyrelsen anser vidare att utredningen innehåller alltför få förslag inom området transporteffektiv samhällsplanering. I ett mer transporteffektivt samhälle kan tillgängligheten öka samtidigt som mängden trafik kan minska. I utvecklingen ligger också ett centralt bidrag till miljömålet ”God bebyggd miljö”, och bidrar även till ett effektivt resursutnyttjande bland annat genom att begränsa användning av energiråvaror och behov av infrastruktur för sådan distribution. Ett transporteffektivt samhälle ligger väl i linje med miljömässig hållbarhet men har också goda förutsättningar att utvecklas i samklang med social och ekonomisk hållbarhet.

Länsstyrelsen menar att de förslag inom området som Trafikanalys föreslår, till exempel att ett transporteffektivt samhälle ska bli en transportpolitisk princip och utökade möjligheter för statlig medfinansiering av steg 1 och 2, är steg i rätt riktning. Men de behöver sättas in i ett större sammanhang och utredas vidare i samband med en översyn av de övergripande transportpolitiska målen och en förändring av de samhällsekonomiska modeller som i dagsläget motverkar omställningen till ett hållbart transportsystem.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektören Lisbeth Schultze med energi- och klimatstrategen Jonas Åker som föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningschefen Monique Wannding medverkat. I handläggningen i övrigt har miljöskyddsavdelningen och samhällsbyggnadsavdelningen deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.