



Länsstyrelsen
Norrbotten

Yttrande

1 (6)

Datum
2022-12-15

Ärendebeteckning
429-11858-2022

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

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

Sammanfattning

Länsstyrelsen är positiv till förslag om utredning av reduktionsplikts breddning och utveckling efter 2030, investeringsstöd till biobränslen och Industriklivet, Tillträde till laddning, statlig medfinansiering till steg 1 och steg 2-åtgärder och att införa transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip. I övrigt anser vi också att det är viktigt att staten föregår med gott exempel och intensifierar arbetet med att minska de egna växthuspåverkande utsläppen.

Länsstyrelsen instämmer i utredningens konstaterande att elektrifiering av vägtrafiken är central för transportsektorns omställning och att det är angeläget att utveckla och säkerställa en ändamålsenlig laddinfrastruktur. Elektrifiering av vägtransporter kommer dock inte att vara en lösning i alla geografiska delar av landet och därför bör även satsningar på andra förnybara drivmedel inkluderas i kommande klimatpolitiska handlingsplan.

Det saknas åtgärder som får effekt på kort sikt. Många förslag mynnar ut i nya utredningar som får effekt på längre sikt, under perioden 2030 till 2045.

Kollektivtrafikens betydelse för att åstadkomma ett transporteffektivt samhälle borde lyftas mer samt förslag på styrmedel för att åstadkomma en mer utökad och jämlik kollektivtrafik över landet.

Trafikanalys rapport med innehållande förslag inkluderar hela transportsektorn vilket är ett omfattande område. I uppdraget från regeringen ingick att föreslagna åtgärder skulle rangordnas och motiveras utifrån deras betydelse för klimatomställningen. Då rangordningen görs inom respektive trafikslag och inte för hela sektorn förloras överblicken och helhetssynen. Det är svårt att jämföra klimatnyttan mellan de olika åtgärdsområdena och det blir otydligt hur förslagen relaterar till varandra. Rangordningen borde ha gjorts för transportsektorn som en helhet.

Länsstyrelsen avstår från att lämna yttrande på åtgärder som rör sjöfarten.

Avsnitt 4 Trafikslagsövergripande förslag

Avsnitt 4.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandel

Länsstyrelsen instämmer i förslaget. Reduktionsplikten är ett viktigt verktyg för att uppnå de transportpolitiska målen och fasa ut de fossila bränslena i transportsektorn. Framförallt är reduktionsplikten viktig för att minska utsläppen från vägtrafikens utsläpp. Utfasningsutredningens förslag bör vara en utgångspunkt i kommande utredning. Förslaget saknar rangordning, men bör ha en hög rangordning utifrån dess betydelse för klimatomställningen.

Avsnitt 4.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Länsstyrelsen är positiv till förslaget som även lyfts i Klimatråtsutredningen. Ett transporteffektivt samhälle är ett av tre ben som omställningen vilar på. En definition av ”transporteffektivt samhälle” kan behöva tas fram och kopplas samman med de övriga transportpolitiska principerna.

Avsnitt 5 Förslag som rör vägtrafiken

Avsnitt 5.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

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

Länsstyrelsen instämmer i förslaget. En ökad inhemsk produktion av hållbara biodrivmedel är positiv ur många aspekter, inte minst då det gäller tillgång och minskad risk för sårbarhet. Samtidigt är förslaget avhängigt beslut som fattas på EU-nivå inom Fit for 55 och vilka produkter från skogen som kommer att klassas som förnybara.

En förstärkning av Industriklivet är viktig för att främja nya tekniker för avancerade biodrivmedel.

Avsnitt 5.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Länsstyrelsen är tveksam till förslaget som en klimatpåverkande åtgärd. Det kan också medföra ökade kostnader för kommuner för såväl omskyllning som administration. Forskning visar dessutom att efterlevnaden av sänkt hastighet till 40 km/h är låg, och skulle kräva fysiska ombyggnationer för att få önskad effekt.

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

Länsstyrelsen är positiv till förslaget och anser att rangordningen borde vara högre än den föreslagna. Möjligheten att i större utsträckning använda steg 1 och steg 2-åtgärder inom den regionala infrastrukturplaneringen har länge varit efterlängtd av länsplaneupprättarna. Genom en statlig medfinansiering skulle möjligheten att åstadkomma beteendeförändringar eller öka attraktiviteten för till exempel kollektivtrafik förstärkas. Regional anpassning av medfinansiering bör utredas för att förbättra förutsättningarna för mindre kommuner och glest befolkade regioner att erhålla medel.

Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete

Länsstyrelsens bedömning är att det redan idag finns tillräckligt utrymme i regelverk för distansarbete med det förtydligande som Skatteverket gjort avseende begreppet arbetsställe.

Avsnitt 5.3 Förslag inom energieffektiva vägfordon

Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning

Länsstyrelsen instämmer. 95 procent av den laddning som sker bedöms göras i anslutning till bostaden. Det är därför viktigt att även till exempel boende i hyres- och bostadsrätter ges möjlighet till hemmaladdning. Även med tanke på eventuellt kommande förslag inom Fit for 55 rörande rätt till laddning bör frågan utredas snarast.

Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå

Länsstyrelsen är positiv och ser ett fortsatt behov av stöd för omställning av de tunga transportererna. I ett län som Norrbotten med stor andel tunga vägtransporter inom basindustrin är stöd till en omställning av fordonsflottan central för att utsläppen från vägtrafiken ska minska i enlighet med uppsatta mål.

Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar

Länsstyrelsen ser inte behovet av en uppdelning av miljözon enligt förslaget. Effekten av förslaget anses i rapporten vara svårbedömt och Länsstyrelsens bedömning är att förslaget inte skulle få något regionalt genomslag.

Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner

Länsstyrelsens bedömning är att förslaget inte ger mest samhällsekonomisk nytta då kostnaden för införandet är hög och effekten kortvarig.

Avsnitt 7 Förslag som rör luftfarten

Avsnitt 7.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

Ställ krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik

Länsstyrelsen instämmer i att staten bör föregå med gott exempel, men ser också att det kan finnas en risk att den ökade kostnaden förs över på resenärerna, vilket drabbar befolkning och företag i glesbefolkade delar av landet och därmed leder till en försämrad tillgänglighet. Det måste därför säkerställas att kostnaden inte överförs på resenärskollektivet.

Avsnitt 7.2 Förslag inom energieffektiva flygplan

Utred ett investeringsstöd för framdragnings av el för elflyg

Utred stöd till inköp av fossilfria flygplanstyper eller möjlighet att hyra

Länsstyrelsen är positiv till båda förslagen och ser de som viktiga förslag för elflygets teknikutveckling. Det innebär också att små flygplatser som ofta finns i glesbygd ges finansieringsmöjligheter och blir mindre sårbara för eventuell drivmedelsbrist och ökade drivmedelskostnader.

Avsnitt 8 Resonemang om järnvägen

Tankar om offentlig upphandling med klimatkrav

Länsstyrelsen ser även här en risk för att kostnader ökar och att resenärskollektivet blir de som får bära kostnaden. Utsläpp från järnvägstrafik är idag låga och det är önskvärt med en större överföring till järnväg från andra transportslag. Ökade biljettpreiser skulle leda till en negativ utveckling av antal resenärer.

I övrigt saknas förslag som ökar järnvägens attraktionskraft. Inte heller förs något resonemang om kapacitetsbristen inom järnvägen, avseende såväl infrastruktur som tillgång till fordon och personella resurser. En övergång till järnvägstrafik innebär stora klimatvinster jämfört med övriga transportslag

(undantaget gång och cykel), men begränsas av dagens stora problem med allt ifrån biljettbokning till punktlighet och tillgänglighet.

Avsnitt 11 Betydelsen av generella styrmedel och skatter

Länsstyrelsen instämmer i att det finns ett behov av en bredare översyn av vägtrafikbeskattningen samt att det är viktigt att styrmedel som införs både ska påverka aktörers beteende men också skapa acceptans genom att det finns förutsättningsskapande styrmedel. Om en omställning ska bli verklighet krävs att samhällets aktörer jobbar tillsammans och att det skapas förutsättningar för alla sektorer i hela landet att delta.

Förslag från underlagsrapport Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle, WSP

I underlagsrapporten från WSP vill Länsstyrelsen lyfta två åtgärdsförslag som vi bedömer som viktiga för omställningen till ett transporteffektivt samhälle i hela landet.

Avsnitt 5.4.5 Statlig medfinansiering av drift till kollektivtrafik

Länsstyrelsen är positiv till förslaget om att statliga medel även skulle kunna användas till drift av kollektivtrafik. En förbättrad och mer tillgänglig kollektivtrafik är ett viktigt steg i ett transporteffektivt samhälle och skulle ge positiva effekter framförallt i regioner där biljettpriset är högt och kundunderlaget litet. En sådan medfinansiering skulle bidra till att göra kollektivtrafiken mer jämlik över landet och även ha positiva fördelningseffekter i takt med ökande drivmedelspriser.

5.4.8 Fristående statlig cykelbana möjliggörs

Genom en ändring i väglagen skulle det vara möjligt att bygga fristående statliga cykelbanor utan ”funktionellt samband” med en allmän väg. Cykelbanorna skulle kunna bli effektivare vilket i sin tur skulle öka attraktionskraften för cykel.

Allmänna synpunkter

Beslutad politik har varit en utgångspunkt för utredningens förslag. Det är framför allt reduktionspliktens bidrag för att nå målen till 2030 som lyfts fram, och behovet av att hitta motsvarande effektiva åtgärder om det är så att förändringar görs av reduktionspliktens nivåer. Det finns dock inga förslag i utredningen som på motsvarande sätt kan bidra till utsläppsminskningar inom samma tidshorisont.

Flera av de myndigheter som har bistått Trafikanalys i arbetet poängterar att tidsplanen för arbetet inte har varit tillräcklig för att kunna ta fram tillräckligt djupa analyser och att det därför är oklart om de förslag som läggs fram är de mest ändamålsenliga. Det kommenteras också på ett antal ställen i underlaget att förslagen inte hunnit utredas grundligt. Det är därför viktigt att i arbetet med den kommande transportpolitiska handlingsplanen även inkludera förslag som lyfts i såväl Klimaträtsutredningen, som Utfasningsutredningen samt det tidigare SOFT-arbetet.

Länsstyrelsen instämmer också i bedömningen av att målkonflikter kan uppstå i omställningsarbetet. Det gäller frågan om biodrivmedel – tillgång, efterfrågan, produktion och användning – en fråga som är tätt sammankopplad med de beslut som fattas på EU-nivå inom Fit for 55 men även med nationella beslut och mål rörande miljömål som Levande skogar och Biologisk mångfald. I skogsutredningen visades på ett överutnyttjande av skogliga resurser då alla anspråk på skogen lades ihop.

Även gällande frågan om elektrifiering av transportsektorn kan målkonflikter uppstå avseende kapacitet och tillgång i näten. I norra Sverige finns än så länge ett överskott på el, men överföringskapaciteten till södra Sverige är begränsad och aviserade industrietableringar kommer att kräva än mer tillförsel av el. Utbyggnad av elnät och annan infrastruktur måste accelerera för att möta de behov som framtidens elektrifiering kommer att kräva.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Lotta Finstorp med handläggare Ulrika Lundberg som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.