Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-03-01

Ärende
TN 2021-1000

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-12331651
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-03-15, punkt 8

Yttrande över motion 2021:58 av Jens Sjöström m.fl. (S) om kollektivtrafikens betydelse för att klara klimatomställningen

Ärendebeskrivning

Motionen tar upp transportsektorns mål, möjligheten att nå dessa samt kollektivtrafikens betydelse för att nå målen. Motionärerna föreslår att trafiknämnden ges ett antal uppdrag som rör nya mål för kollektivtrafikens resenärsandel, mål för drivmedelsanvändning, egenproduktion av el samt en strategi för klimatsmart byggande på trafikområdet.

Ärendet avser yttrande över motion. Yttrandet har stämts av med Regionledningskontoret.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt motion 2021:58 av Jens Sjöström m.fl. (S) om kollektivtrafikens betydelse för att klara klimatomställningen, daterad 14 september 2021.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande:

1 Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

Förslag och motivering

Trafikförvaltningen håller med motionärerna om att klimatförändringarna innebär en rad utmaningar och att fler åtgärder behövs i länet. Stockholmsregionen är en av de snabbast växande regionerna i Europa och har som storstadsregion särskilda förutsättningar för att bidra till klimatomställningen. Sedan flera år har de direkta växthusgasutsläppen minskat, men Stockholm kan fortsätta att vara föregångare i den nödvändiga omställningen mot ett hållbart samhälle. Transportområdet är ett prioriterat område då det står för drygt 50 procent av de direkta utsläppen av växthusgasutsläppen som sker i länet.

Mot bakgrund av ovan och med utgångspunkt i RUFS 2050 presenterade Region Stockholm 2019 en klimatfärdplan för Stockholmsregionen. Färdplanen beskriver vad som behöver göras för att nå det långsiktiga klimatmålet i RUFS 2050 – att vara en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp till år 2050. I klimatfärdplanen är transportområdet prioriterat och ett antal åtgärdsområden inom transportområdet identifieras som viktiga för att nå målen. Ansvaret är delat mellan många aktörer och för att genomföra åtgärderna krävs insatser av och samverkan mellan samhällets aktörer. Även i Hållbarhetsstrategi för Region Stockholm (KHN 2021-0009) framförs vikten av klimatarbetet och mindre växthusgasutsläpp. Även där nämns en ökad andel kollektivtrafik som en mycket relevant insats för klimatarbetet.

Mål för kollektivtrafiken utifrån klimatomställningen
För Region Stockholm är utvecklingen av kollektivtrafiken en avgörande del i att bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Målet i Region Stockholms styrande dokument är att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna till 2030 ska öka med 5 procentenheter i jämförelse med 2015, d v s från 49 till 54 procent, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

I Region Stockholms budget för 2022 formuleras följande mål som bekräftar klimatomställningens prioritering: Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar.

I enlighet med budget 2022 ska regionstyrelsen i samverkan med berörda nämnder ta fram en plan för hur trafikmålen ska kunna nås med största möjliga effektivitet och samhällsnytta. Det är särskilt viktigt att arbeta med klimatmål för transportsektorn i ett övergripande systemperspektiv, eftersom det möjliggör en större bredd av åtgärder. Exempel på åtgärder är transportsnål bebyggelseplanering, främjande av cykeltrafik, ändrad prissättning av biltrafik samt andra styrmedel. Sådana åtgärder kan vara mer kostnadseffektiva än enbart ökat kollektivtrafikutbud för att nå klimatmålet.

När det gäller målens formulering så kommer det pågående arbetet hos trafikförvaltningen med ett nytt trafikförsörjningsprogram och med det fortsatta arbetet med mål relaterade till ILS (Integrerad ledning och styrning, Region Stockholms gemensamma grund för arbete med mål, planering, uppföljning, analys, åtgärder och intern kontroll) ge nya mål angående kollektivtrafikens reseandel och klimatomställning. I arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram kommer att beaktas Parisavtalets intentioner och Agenda 2030 dvs. en diskussion om rimliga mål som bidrar till att uppfylla 1,5 graders-målet.

Drivmedel och emissionsfri drift
När det gäller kollektivtrafikens användning av drivmedel, så är denna redan till övervägande del omställd till fossilfri drift. Kollektivtrafiken har totalt sett minskat sina koldioxidutsläpp med 57 procent mellan 2011 och 2020. Målet i Region Stockholms miljöprogram är 50 procent t o m år 2021. All spårtrafik går sedan minst 15 år tillbaka på förnybar el (med ursprungsgarantier). Bussflottan står för den absoluta merparten av Region Stockholms drivmedelsanvändning (80 procent). Hela bussflottan går sedan 2018 på förnybara biodrivmedel och år 2035 förväntas 100 procent av bussflottan vara elektrifierad. Sjötrafiken, som står för den näst högsta drivmedelsanvändningen inom Region Stockholm (15 procent), går sedan 2020 på 50 procent förnybar biodiesel. Den fortsatta omställningen inklusive drivmedels/bränslebytet inom land- och sjötrafik behöver tas hand om i ordinarie upphandlings-, avtals- och driftsarbete.

Egen produktion av el
Trafiknämnden beslutade under 2019 att uppdra åt trafikförvaltningen att genomföra viss upphandling av solel med start i ett antal rekommenderade anläggningar. För att säkerställa tillkommande energiproduktion med låga koldioxidutsläpp har efter detta även beslutsunderlag tagits fram och

upphandlingsunderlag färdigställts så att solel kan upphandlas som tjänst genom ett ramavtal. Genom samverkan med kommuner, övriga förvaltningar inom regionen och andra aktörer kan avtalsmodellen skalas upp, även med vindkraft.

Infrastrukturinvesteringar
Angående klimatvänliga investeringar i den byggda miljön inom trafikområdet som Region Stockholm ansvarar för så har regionfullmäktige i samband med beslut om Region Stockholms årsredovisning 2020 fastställt mål och indikatorer för begränsad klimatpåverkan i Region Stockholms bygg- och anläggningsprojekt. Regionledningskontoret har också tagit fram en vägledning för begränsad klimatpåverkan i bygg- och anläggningsprojekt.

Trafikförvaltningen håller med om att klimatvänliga investeringar i den byggda miljön är en viktig fråga att arbeta strategiskt med. Det är avgörande att få in klimatfrågan i ett tidigt skede i kravställningar, vilket bör kunna leda till att klimatpåverkan inte orsakar ökade kostnader, eller kanske till och med minskade, särskilt på lång sikt, eftersom det då går att anpassa utformning och konstruktion. I de fall det är klimateffektivt att bygga i trä bör ett långsiktigt perspektiv kunna styra mot detta. Utifrån trafikförvaltningens perspektiv kan det finnas vissa fördelar med att förnya investeringsstrategin så att klimatrelaterade frågor får en ännu mer plats i sammanhanget.

Mot bakgrund av ovan bedömer trafikförvaltningen att det inte finns behov av att ge trafiknämnden de föreslagna uppdragen. Motionärernas framställan och förslag behandlas inom redan etablerade strukturer, ansvar och uppdrag.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-03-01

Ärende
TN 2021-1000

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bilaga: Motion 2021:58 av Jens Sjöström m.fl. (s) om kollektivtrafikens betydelse för att klara klimatomställningen

RS 2021-0726

Motion 2021:58

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

MOTION
2021-09-14

Motion av Jens Sjöström (S) m.fl. angående kollektivtrafikens betydelse för att klara klimatomställningen

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala utsläppen i Sverige. Transportsektorns klimatmål innebär att utsläppen ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med år 2010. För att nå målet måste utsläppen minska fortare än de hittills har gjort. Här kan Stockholmsregionen och kollektivtrafiken göra stor skillnad. Om man arbetar målinriktat och effektivt. En robust, klimatvänlig kollektivtrafik kommer bidra till tillväxt och utveckling i hela Stockholmsregionen. Trafiken måste även rustas mot och ha beredskap för att hantera negativa effekter av klimatförändringarna.

En viktig faktor i det arbetet är kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Idag saknar målet för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i stockholmsregionen koppling till de transportpolitiska målen för regionen, Sverige och i förlängningen Parisavtalet. Det innebär att även om vi når Regionens mål som slås fast i RUFS 2050 så betyder inte det per automatik att vi tar vår del av ansvaret. Det rimliga vore istället att räkna baklänges och komma fram till hur stor resenärsandel kollektivtrafiken behöver ha för att leva upp till sin del av ansvaret för att nå gällande klimatmål.

Helt bortsett från att de mål vi har satta för resenärsandelen är för låga så går även resandeutvecklingen åt fel håll. Redan innan pandemin förlorade kollektivtrafiken resenärsandelar till biltrafiken. Efter pandemin kommer det inte att bli enklare att vinna över nya och gamla resenärer om ingenting förändras. Det är både en utmaning men också en stor möjlighet att återstarta samhället bättre än det var innan.

Ett av de bästa sätten för trafiknämnden att förbättra klimatet och miljön är att fler väljer kollektivtrafik istället för att använda personbil. Det övergripande målet för socialdemokraterna i trafiknämnden är att öka andelen som reser kollektivt. För att lyckas behöver vi identifiera vilka grupper som idag inte använder kollektivtrafiken och vid vilka tider samt till vilka områden man inte använder kollektivtrafik. När vi förstår varför kan vi sätta in riktade insatser för att åtgärda de orsaker som gör att vissa väljer bort kollektivt resande.

Samtidigt räcker det inte med att enbart öka kollektivtrafikens resenärsandel. Även kollektivtrafikens egen klimatpåverkan måste minska. Det handlar dels om fordonens utsläpp under drift; om bussarnas drivmedel, ursprunget till elen som driver tunnelbanan och båtflottans utsläpp. Båtflottan är en särskilt stor utsläppsbov och här behöver mycket mer göras. Men det handlar även om klimatpåverkan under tillverkning i ett livscykelperspektiv.

När det kommer till kollektivtrafikens infrastrukturinvesteringar kan mycket göras. Kunskapen om klimatsmart byggande har ökat senaste åren och allt fler kommuner tar fram träbyggnadsstrategier för att minska klimatpåverkan i byggprojekt. Trafiknämndens infrastrukturinvesteringar ställer ofta höga krav på hållfasthet men vissa byggnader kan med största säkerhet byggas i trä.

Slutligen anser vi även att Region Stockholm måste undersöka möjligheten att producera egen el i större omfattning. Vi äger stora fastighetsbestånd som man kan montera solceller på och även om detta inte kommer täcka upp elbehovet som tunnelbanan har, eller det ökande behovet av el till elbussar kommer Regionen att gå plus på affären samtidigt som man minskar behovet av att köpa in el från marknaden.

Kollektivtrafiken måste dels vara attraktiv för att öka resenärsandelen gentemot biltrafiken men också själv leva upp till hårda miljökrav om fossilfri och i fler fall emissionsfri drift. Vi behöver arbeta smartare. Det behövs både högre mål men även mer handling.

Därför föreslår vi regionfullmäktige besluta:

att trafiknämnden ges i uppdrag att föreslå regionfullmäktige nya mål för kollektivtrafikens resenärsandel av de motoriserade resorna som är direkt kopplade till vad som krävs för att leva upp till gällande klimatmål.

att samt ta fram motsvarande mål gällande drivmedel. Inklusive en färdplan med tidsangivelser för emissionsfri drift.

att trafiknämnden ges i uppdrag att ta fram ett förslag till investeringsplan för genomförande av egenproduktion av el som inkluderar prognoser för produktion, utbyggnadsmöjligheter och tidsplan för investeringar.

att trafiknämnden ges i uppdrag att ta fram en strategi för klimatsmart byggande på trafikområdet som inkluderar möjligheten att bygga i trä där så är möjligt.

Jens Sjöström (S)

Elof Hansjons (S)

Bawer Kewir (S)

Sven-Inge Nylund (S)

Susanne Lund (S)

Ayla Eftekhari (S)

Solveig Holmgren (S)