Från: [redacted]
Skickat: Mon, 30 Sep 2024 21:11:30 +0100
Till: "RLK Funk Registrator" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Ämne: Remissyttrande över RUFS diarienummer RS2024-0344.
Bilagor: Trekantens klimatgrupp_remissvar RUFS_30sep2024.docx, Trekantens klimatgrupp_remissvar RUFS_30sep2024.pdf

Hej,

Översänder härmed Trekantens klimatgrupps yttrande över remitterade förslag till ”Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen” (RUFS).
Med vänlig hälsning

För Trekantens klimatgrupp

[redacted] Stockholm
[redacted] Stockholm
[redacted] Stockholm

Till: registrator.rlk@regionstockholm.se

Diarienummer: RS2024-0344

Stockholm 30 september 2024

Trekantens klimatgrupps yttrande över remitterade förslag till ”Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen” (RUFS)

Vi vill tacka för möjligheten att lämna synpunkter på den regionala utvecklingsplanen. Av resursbrist har vi inte haft möjlighet att kommentera hela förslaget, utan endast valda delar.

Sammanfattande synpunkter

Sverige behöver snabbt gå mot kraftigt minskade utsläpp för att kunna klara våra åtaganden enligt Parisavtalet och begränsa den globala uppvärmningen och de värsta konsekvenserna av klimatförändringarna. Stockholmsregionen har en viktig roll att spela, och utifrån det perspektivet är föreliggande förslag otillräckligt.

Utvecklingsplanen behöver utgå från en snabb minskning av koldioxidutsläpp som i sin tur utgår från regionens koldioxidbudget[1], samt utgöra en plan för hur utsläppsminskningar ska ske fram till år 2045 då netto noll ska uppnås. Det behöver bli tydligt hur övergången till ett fossilfritt samhälle ska ske, hur bilåkandet ska minska samt att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara stommen och utgångspunkten i regionens transportsystem. Det kräver kraftiga investeringar i senare nämnda trafikslag.

[1] Under 2022 tog Region Stockholm och Länsstyrelsen Stockholms län fram en koldioxidbudget som visar att utsläppen i Stockholmsregionen behöver minska med minst 12 procent per år från och med 2022 för att länet ska bidra till att nå Parisavtalets mål. https://www.regionstockholm.se/regional-utveckling/statistik-och-analys/klimat/klimatlaget-i-lanet/

Kollektivtrafiken är inte till för att avlasta andra färdslag och ska inte vara ett alternativ, utan den huvudsakliga lösningen för regionens transportbehov. Bilåkandet måste minska, därför behöver till exempel planeringen av den stora och kritiserade motorvägsleden Tvärförbindelse Södertörn avbrytas. Tvärförbindelsen kommer att förstöra flera naturreservat, öka utsläppen, sprida buller och partiklar, bidra till ytterligare segregation mellan människor och uppmuntra till ökat bilåkande.

Grundprincipen att effektivisera och utnyttja det vi redan har måste slås fast, till exempel av bebyggelse och transportsystem innan ny bebyggelse planeras. Ytterligare saknas mål om cirkulär ekonomi och ett tillvaratagande av upphandling som ett verktyg för att nå dit.

Förslaget behöver kompletteras med en övergripande analys av hur målkonflikter ska hanteras. Det finns uppenbara konflikter mellan olika områden, till exempel mellan tillväxt och klimatpåverkan. Det räcker inte att som på sidan 82 konstatera att målkonflikter finns och ska lösas senare. Målkonflikter måste hanteras från början för att planen ska framstå som seriös.

Klimatet och den biologiska mångfalden ska prioriteras. Till exempel är de gröna kilarna en viktig grundstruktur i regionen och dessa måste bevaras med hänsyn både till klimat, biologisk mångfald och folkhälsa. Detsamma gäller artbevarande, rent vatten, skyddad natur med mera. Det finns uppenbara konflikter i förslaget, till exempel mellan tillväxt och miljö. Detta går att hantera på ett hållbart sätt. Samarbete med miljörörelsen och det övriga demokratiska civilsamhället måste också vara tydligare och lyftas upp.

Synpunkter på enskilda avsnitt i förslaget

Avsnitt Kapitel 1 Inledning - Kompletteringar behövs med åtagandet enligt Parisavtalet och hur utsläppsminskningarna ska ske

Bilden på sidan 5 behöver kompletteras med Parisavtalet och Sveriges åtagande att minska utsläppen av växthusgaser och begränsa den globala uppvärmningen till långt under 2 °C och sträva efter att begränsa den till 1,5 °C. Det är enormt viktigt att det målet finns med eftersom det påverkar regionen på ett avgörande sätt om inte målet hålls. Vi anser att det målet, Stockholmsregionens klimatbudget och regionens ansvar att få ned utsläppen av

växthusgaser behöver genomsyra den regionala utvecklingsplanen. Planen behöver kompletteras i detta avseende, liksom med en plan för hur utsläppsminskningar ska ske fram till 2045 då netto noll ska uppnås.

Det är bra att Agenda 2030 lyfts fram, men det framgår inte av planen hur målen ska uppnås. Planen behöver kompletteras i det avseendet och mål och aktiviteter behöver matcha åtagandet. Visioner, mål, prioriteringar och aktiviteter måste kunna speglas i Sveriges och det offentligas åtagande enligt både Parisavtalet och Agenda 2030, vilket inte görs i remitterade förslag. I stället innehåller förslaget formuleringar som går stick i stäv med internationella åtaganden och som kan förväntas öka utsläppen i stället för att minska dem. Det offentliga har inte lång tid kvar, utsläppen ska vara halverade till 2030 och utsläpp från transporter ska minskas med 70%. Dessa mål måste genomsyra den regionala utvecklingsplanen. Alla aktörer måste vara på banan för att lyckas med detta. Det är på kommunal och regional nivå som konsekvenserna av klimatförändringarna till stor del hanteras. Det är också här som en stor del av de utsläppsminskande åtgärder som är nödvändiga för att bromsa klimatförändringarna måste genomföras.

Kapitel 2. Stockholmsregionens förutsättningar

Styrkor som lyfts försvagas

Under rubriken ”Motor i den gröna omställningen” anges att Stockholmsregionen lyfts fram som en internationell förebild gällande bland annat hållbara transporter. Vi menar att den bilden grumlas rejält när nu Tvärförbindelse Södertörn planeras. Att planera för en stor motorvägsled som ska gå genom sju naturreservat saknar koppling till hållbarhet och grön omställning. Förutom att den innebär en exploatering av naturresurser samt hotar den gröna Hanvedskilen beräknas den leda till ökad biltrafik och utsläpp av växthusgaser. Den leder till ökat buller och högre halter av luftföroreningar för boende i närheten. Nya trafikleder bör inte byggas mot bakgrund av att individuellt resande i egen bil samt godstransporter med lastbil måste minska.

Att Stockholm har en vilja att gå före i den gröna omställningen är positivt, dock bör det tydligare konkretiseras hur och därtill vara i linje med forskning. Till exempel behöver det göras tydligare hur vi ska gå från biläkande till mer hållbara färdsätt. Ambitionen måste

vara långt högre än att ange kollektivtrafiken som ett komplement och alternativ till bilresandet vid kapacitetsbrist i vägnätet (se s. 43). Kollektivtrafiken ska vara den huvudsakliga lösningen för regionens transportbehov. Det måste också finnas ett tydligt mål som handlar om att minska bilens utsläpp med det som krävs för att klara åtagandet i Parisavtalet, det kräver såväl mål som prioriteringar som möjliggör det. Det handlar om att underlätta för cyklister och fotgängare och därmed lyfta fram behovet av fler cykelleder, fler satsningar på bilfria zoner, göra kollektivtrafiken mer attraktiv och underlätta och uppmuntra samåkning. Flera städer i Europa har gjort och gör sådana satsningar, vilka ökar livskvaliteten för människor och minskar bilåkandet.

Kapitel 3 Vision, mål och prioriteringar

Avsnittet En jämlik trygg och inkluderande region med god livsmiljö

Detta avsnitt saknar formuleringar om att stödja en etablering av en delningsekonomi som gör att människor slipper äga och köpa utan i stället låna eller hyra det man behöver. Goda livsmiljöer finns med, men skrivningar saknas om att göra om hårdytor, till exempel parkeringsplatser, till grönytor samt planering för fler parker och grönområden, trots att vi vet hur viktiga sådana områden är för barn och vuxnas hälsa och mående. Att återskapa grönytor är också avgörande i det helt nödvändiga klimatanpassningsarbetet. Fler träd och grönområden som rustar oss bättre för ett förändrat klimat med fler och mer intensiva skyfall, extremtorka och översvämningar som väntar oss. Om Stockholmsregionen ska uppfylla sin vision behöver dessa aspekter och planer finnas med.

För att nå klimatmålen behöver också samhället, inklusive Stockholmsregionen effektivisera och utnyttja det vi redan har, till exempel av bebyggelse och transportsystem innan ny bebyggelse planeras. Krav på cirkulära principer när upphandling görs behövs också. Denna grundprincip behöver genomsyra planen, vilket inte är fallet i förslaget.

Det är bra att det i planen lyfts att gröna kilar ska tryggas, dock är den gröna kilen Hanveden i fara om Tvärförbindelsen Södertörn byggs. Det är ett exempel på hur utvecklingsplanen inte stämmer med verkligheten och det undergräver vårt förtroende för regionens planer.

Avsnittet ”En ledande kunskaps- och tillväxtregion”
I första stycket står att forskning och innovation har lett till ett cirkulärt samhälle, trots att vi har långt kvar till ett cirkulärt samhälle. I stället behöver vi växla upp takten för att nå dit. Den svenska ekonomin är idag bara 3,4 procent cirkulär.[2]

Under detta avsnitt saknar vi ett tydligt mål om att nå en cirkulär ekonomi. Vi saknar också tydlighet när det gäller möjligheten att använda upphandling som ett verktyg i arbetet med att ställa om till en cirkulär ekonomi. För att samhället och det offentliga ska ställa om snabbt – vilket är helt nödvändigt - behöver all offentlig upphandling ske enligt cirkulära principer, och alltså inte primärt med avseende på pris. Det är också ett sätt att främja näringslivets gröna omställning, se s. 30. Det behöver framgå hur regionens aktörer avser att även på andra sätt främja och stödja små och medelstora företag för att ställa om.

På sidan 33 anges att regionens aktörer ska satsa på kunskapshöjande insatser kring förutsättningar att tillämpa olika upphandlingsmetoder. Här behöver givetvis upphandling enligt cirkulära principer uttryckligen finnas med.

På sidan 29 nämns att Arlanda ska flytta fram sin position och att det ska etableras fler strategiska flyglinjer. Det går helt emot hållbarhetstanken och är ett föråldrat tänkesätt. Hållbart resande handlar om tåg och kollektivtrafik, inte flyg. Regionens konkurrenskraft kan utvecklas på andra sätt.

Inom regionen är kompetensbristen stor. Samtidigt står många, inte minst personer med funktionsnedsättning, som vill arbeta utanför arbetsmarknaden. Här finns en stor utvecklingspotential. Här behövs ambitioner och mål som handlar om att matcha arbetslösa mot befintliga och framtida jobb och ge stöd där det behövs. Regionen behöver undersöka hur det kan ske på ett bra sätt, exempelvis genom ökad samverkan med nyckelaktörer som exempelvis arbetsmarknadsförvaltning, Arbetsförmedling och funktionsrättsorganisationer. Utbildningar kan behöva tillgängliggöras, tjänster delas upp och kravprofiler ändras.

Sidan 34 och ska-förslagen behöver kompletteras med utbildningsinsatser som särskilt tar siktigt på långtidsarbetslösa och

[2] https://www.ri.se/sv/nyheter/den-svenska-ekonomin-ar-bara-34-cirkular

personer med funktionsnedsättning. Här behöver också övergången från gymnasieskolan respektive den anpassade gymnasieskolan lyftas in, så att fler får goda förutsättningar att ta sig vidare till studier och jobb, till gagn för arbetsgivare, de unga själva och samhället. Barn och unga med funktionsnedsättning behöver också få bättre förutsättningar att klara skolan, vilket också behöver ökat fokus. Att ge fler möjligheter till arbete är också ett viktigt led i att uppnå Agenda 2030 och målet utrota fattigdom.

Avsnittet ”En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp”

Avsnittet inleds med ett konstaterande att Stockholmsregionen lever upp till klimatmålen och använder cirkulära affärsmodeller och resurser på ett hänsynsfullt och effektivt sätt. Det uppfattar vi som ett önsketänkande. Avsnittet saknar mål om energieffektivisering. Det räcker inte att endast stärka elektrifieringen. Det saknar också mål om cirkulär ekonomi, däribland som ett krav i varje upphandling.

På s. 36 under avsnittet ”Gör det lätt att leva och verka klimatsmart” framgår att transporter och konsumtion står för en större del av Stockholmsregionens utsläpp. Vi instämmer i att konsumtions- och resmönster behöver ändras på individnivå. Det är bra att förbättra möjligheterna för konsumenter att reparera, i målet behöver dock lyftas att regionen ska etablera en delningsekonomi som gör det onödigt och olönsamt för människor att handla nytt. Vi menar att regionen behöver göra mer för att exempelvis stödja en etablering av delningsekonomier över hela regionen som gör att människor handlar mindre, samåker mer och lånar eller hyr det man behöver. Regionen behöver också aktivt vidta åtgärder som gör att individer väljer kollektiva färdmedel, cykel eller gång före egen bil. Kollektivtrafiken behöver utökas och göras mer attraktiv och satsningar behövs för att öka och förbättra möjligheterna för individer att ta sig fram på cykel och som fotgängare. Det måste vara både billigare och enklare att färdas hållbart.

Det är ett faktum att det offentliga står för en stor del av de konsumtionsbaserade utsläppen. Här behövs tydliga mål som tar sig an dessa problem. Ett kan vara att all upphandling ska göras i

enlighet med cirkulära principer, men cirkulära principer behöver också genomsyra verksamheter som inte upphandlas.[3]

Vikten av energieffektivisering behöver lyftas när det talas om el och energi, både företags och konsumenters elförbrukning. I Sverige kan vi spara el, vilket har visat sig inte minst under senare år. Ett mål eller en ”ska-aktivitet” bör även kopplas till energieffektivisering.

Med anledning av avsnittet ”Investera för ett transporteffektivt samhälle” vill vi framhålla att personbilar och lastbilstransporter inte är transporteffektivt. Det är däremot kollektiva färdmedel som kollektivtrafik, spår- och järnväg liksom cykel. De ska vara i fokus.

Med anledning av avsnittet ”Utnyttja det befintliga transportsystemet mer effektivt genom styrning” anser vi att det är angeläget att ”till så stor del som möjligt” tas bort så att meningen blir ”Persontransporter behöver styras om till gång, cykel och kollektivtrafik …”. Precis som anges behövs ekonomiska styrmedel, och även stöd för etablering av delningstjänster och samåkning. Självkörande bilar är ingen lösning för klimatet, de kan enligt färsk forskning stället bli klimatbovar. Vi behöver inte bara få ned utsläppen utan också antalet bilar. Skrivningen att Stockholmsregionens aktörer ska prioritera kollektivtrafik vid kapacitetsbrist i vägnätet, i syfte att stärka dess roll som ett attraktivt alternativ, är verklighetsfrånvänd. Självklart ska kollektivtrafiken vara den huvudsakliga lösningen för regionens transportbehov. Det bör också skrivas att lastbilstransporter ska läggas på räls. För att minska utsläppen från transportsektorn krävs stora förändringar och satsningar för att minska bilåkandet.

För Trekantens klimatgrupp
[redacted], Stockholm
[redacted] Stockholm
[redacted], Stockholm

[3] https://www.sis.se/standarder/omrade/cirkular-ekonomi/