Stockholms läns landsting

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2014-12-03

LS 1310-1340

Landstingsstyrelsen

Motion 2013:22 av Nanna Wikholm m.fl. (S) om klimatsmart kollektivtrafik

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Nanna Wikholm m.fl. (S) har lämnat en motion om hur Stockholmsregionen bör arbeta mer klimatsmart i kollektivtrafiken.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms läns landsting har länge arbetat med att minska belastningen på vår gemensamma miljö inom både kollektivtrafiken och hälso- samt sjukvården. Alliansen har under de senaste åtta åren haft miljön som ett högprioriterat område, vilket också givit resultat. 2013 utsågs Stockholms läns landsting till årets miljöbästa landsting. Det är vi stolta över. Samtidigt måste vi fortsätta att hålla oss a jour med den allt snabbare tekniska utvecklingen för att ligga i framkant på miljöområdet.

Kollektivtrafikandelen fortsätter att öka i Stockholms län och idag är det över 780 000 resenärer per dag som väljer att åka kollektivt. Att få fler att resa kollektivt är den viktigaste insatsen landstinget kan göra för miljön och klimatet. Alliansens målsättning är att andelen ska fortsätta öka och att de rekordstora investeringarna som vi initierat och planerar för ytterligare ska

öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet. Därför behöver vi ha ambitiösa och mätbara målsättningar i bland annat kommande Trafikförsörjningsprogram och Miljöprogram.

Arbetet med att elektrifiera kollektivtrafiken börjar nu ta fart. Trafikförvaltningen deltar tillsammans med Vattenfall och Volvo i ett två-årigt EU-finansierat projekt med laddhybridbussar som startat under hösten 2014. Under året har dessutom 52 stycken biodieselhybrider satts i trafik, vilka avsevärt minskat både utsläppen och bullret från busstrafiken i främst innerstaden. I arbetet med utvecklingsplanen för busstrafiken kommer utvecklingen mot hel- eller delvis elektrifierad drift att vara ett prioriterat område. Spårtrafiken är redan idag helt elektrifierad och drivs dessutom med grön el. På fartygssidan har vi en helelektrifierad pendelbåt som sedan i somras trafikerar linje 80, det vill säga Sjövägen.

För att Stockholms läns landsting ska ligga i framkant för utvecklandet av miljövänliga fordon och bränslen deltar landstinget i flertalet samarbetsprojekt med bland annat lärosäten och industrin. Ett exempel på detta är det EU-finansierade Östersjösamarbetet "Baltic Biogas Bus" som leddes av Trafikförvaltningen.

Det är precis som motionären påpekar viktigt att målen och kraven i landstingets olika dokument återspeglar samtiden och den utveckling som skett inom respektive område. I det arbetet är det centralt att landstinget noga överväger på vilket sätt minskad miljö- och klimatpåverkan ska mätas.

Det är givetvis viktigt att arbeta med miljökrav och etiska krav i alla landstingets verksamheter. Tidigare har det, enligt förvaltningen, varit svårt att säkerställa ursprunget för fossila drivmedel som till exempel dieselolja. I och med EU:s bränslekvalitetsdirektiv finns det numera en större möjlighet till spårbarhet, vilket Trafikförvaltningen bör beakta. Dock har Trafikförvaltningens och entreprenörernas enträgna arbete de senaste åren med att ersätta diesel med förnybara drivmedel varit mycket framgångsrikt. I busstrafiken har till exempel den totala dieselförbrukningen minskat från cirka 50 miljoner liter år 2010 till knappa 13 miljoner liter år 2013. Det är ett utmärkt exempel på hur prioriterade miljöfrågorna är inom kollektivtrafiken och den ambitionsnivå som finns för att ligga i framkant för en utsläppsfri buss, - båt, - och spårtrafik i Stockholms län.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 5 november 2014
Motion 2013:22
Trafiknämndens protokollsutdrag den 4 november 2014 med
S- och V-ledamöternas muntliga reservation
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 10 oktober 2014

Torbjörn Rosdahl

Kristoffer Tamsons

Tobias Sjö

Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-11-05

LS 1310-1340

Handläggare:
Clara Wahren

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -11- 06
Dnr LS 1310-1340
Roter III

Landstingsstyrelsen

Motion 2013:22 av Nanna Wikholm m.fl. (S) om klimatsmart kollektivtrafik

Ärendebeskrivning

Nanna Wikholm m.fl. (S) har lämnat en motion om hur Stockholmsregionen bör arbeta mer klimatsmart i kollektivtrafiken.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 5 november 2014
Motion 2013:22
Trafiknämndens protokollsutdrag den 4 november 2014 med S- och V-ledamöternas muntliga reservation
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 10 oktober 2014

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Nanna Wikholm m.fl. (S) har lämnat en motion om hur Stockholmsregionen bör arbeta mer klimatsmart i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen och landstingsstyrelsens förvaltning arbetar med direktiven för en ny regional utvecklingsplan. Dessutom pågår arbetet med en ökad elektrifiering av kollektivtrafiken och forskningssamarbeten inom området. Arbete kring alternativa drivmedel har initierats.

Förvaltningen föreslår att motionen ska anses besvarad.

Bakgrund
Motionärerna föreslår att Stockholmsregionen arbetar ännu mer klimatsmart i kollektivtrafiken. De föreslår att fullmäktige beslutar att ta

fram planeringsunderlag för hur kollektivtrafikandelen i regionen kan öka väsentligt, att starta ett strategiskt arbete kring elektrifiering av busstrafiken, att initiera forskningssamarbeten för utveckling av nya klimatsmarta lösningar, att formulera om målet för alternativa drivmedel i miljöprogrammet samt att arbeta med miljökrav och etiska krav för samtliga drivmedel såväl fossila som förnybara.

Trafiknämnden har yttrat sig över motionen.

Övervägande
SLL Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) och trafikförvaltningen ska tillsammans arbeta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholms län. I denna ingår frågan om ökad kollektivtrafikandel och underlag för att belysa denna fråga tas fram inom detta arbete. För att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser är det viktigt att minska bilanvändningen och underlätta cyklandet speciellt på korta sträckor där kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med biltrafiken.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot en ökad elektrifiering har redan startat. I Stockholms innerstad är idag 52 biodieselhybridbussari trafik. I utvecklingsplanen för busstrafiken som trafikförvaltningen arbetar med kommer utvecklingen mot hel- eller delvis elektrifierad drift att vara ett prioriterat område.

Stockholms läns landsting har sedan år 2012 ett formellt samarbetsavtal med Kungliga Tekniska högskolan (KTH). Samarbetet är inriktat på fem fokusområden, varav ett är trafik. En avsiktsförklaring med Stockholms universitet (SU) skrevs den 16 juni 2014 (LS 1406-0706) som ett första steg i att utarbeta ett formellt samarbetsavtal mellan landstinget och Stockholms universitet som planeras att träda i kraft under år 2015.

KTH har ett väletablerat samarbete kring bland annat fordonsteknik med företag som exempelvis SCANIA i Södertälje där landstinget kommer att kunna ingå som samarbetspart. SU har kompletterande forskning och utbildning kring exempelvis trafik och miljö. Landstinget kommer därför att utveckla samarbetet med SU och KTH genom att erbjuda testmiljöer inom landstingets kollektivtrafiksatsningar för att bland annat utveckla framtidens kollektivtrafikplanering, bränslen och fordon.

I EU:s forskningsprogram Horisont 2020 är transport ett av fokusområdena. Genom landstingets redan etablerade samarbeten kommer landstinget att kunna söka finansiering till projekt vilket även kommer gynna forskning och utveckling av klimatsmart kollektivtrafik i länet.

Landstingsstyrelsens förvaltning och trafikförvaltningen anser det lämpligt att exempelvis i kommande uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet samt i nästa miljöpolitiska program för Stockholms läns landsting omformulera miljömålet till att handla om reduktion av växthusgaser snarare än att sätta upp mål endast när det gäller drivmedel från förnybar källa.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Stockholms läns landsting

Ankom
Stockholms läns landsting
2013-10-22
Dnr LS 1310-1340

MOTION
2013-10-22

2013:22
Rotel III

Motion av Nanna Wikholm (S) m.fl. om klimatsmart kollektivtrafik

Ett smart klimatarbete innebär både att ta klimatansvar och att öka attraktiviteten i Stockholmsregionen. Stockholmsregionen har vunnit på att tidigt ta ansvar för globala miljöutmaningar. Framsynta gemensamma investeringar som tunnelbana och fjärrvärme och tidiga initiativ som Stockholmskonferensen 1972 har gett Stockholmsregionen framgång på miljöområdet och gjort vår region till ett föredöme.

Vid OECD:s konferens om grön tillväxt i städer här i Stockholm i maj 2013 lämnades en särskild rapport om grön tillväxt i Stockholm. Där konstaterar OECD "Att stärka sambanden mellan de gröna, innovativa och kunskapsintensiva branscherna kommer att bli avgörande för att Stockholms resultat blir hållbara såväl ekonomiskt som miljömässigt."
De rekommenderar vidare att man på ett tydligare sätt skulle kunna identifiera initiativ för miljöfrågor och hållbar utveckling som tillväxtmöjligheter.

För vår regions konkurrenskraft är det viktigt att fortsatt ligga i framkant. Stockholms läns landsting kan som ansvarig för landets mest omfattande kollektivtrafik ta ett stort ansvar för att motverka global klimatförändring och bygga vår region hållbart. Kollektivtrafiken ska inte bara vara klimatsmart jämfört med bilismen utan bli mer klimatsmart i sig själv.

Öka kollektivtrafikens andel av resandet

Landstingets viktigaste uppgift för att skapa en hållbar storstadsregion är att aktivt agera för att öka kollektivtrafikens andel av resorna i Stockholmsregionen. Socialdemokraterna vill öka kollektivtrafikandelen. Genom att vinna marknadsandelar från bilismen gagnas både miljön och kollektivtrafikens långsiktiga finansiering. I detta arbete är den styrande majoritetens ambitioner alltför låga och utfallet magert. Ska andelen kunna öka krävs en annan politik än dagens på flera olika plan.

Det är oerhört svårt att åstadkomma större förändringar av kollektivtrafikens marknadsandel. Det största steget uppåt i Stockholmsregionen i närtid togs när trängselskatt infördes, kollektivtrafiken utökades kraftigt och enhetstaxa infördes samtidigt. Därför är målet med vår politik att få fler betalande resenärer genom rätt trafikutbud, enkel och prisvärd SL-taxa och utbyggnader som är samhällsekonomiskt lönsamma.

Arbetet för att nå ökade marknadsandelar behöver bli mer strategiskt och systematiskt. Vi behöver veta att de investeringar vi genomför är de som ger flest nya resenärer och kunna göra prioriteringar utifrån ökade marknadsandelar.

Elektrifiering är framtiden

En stor del av teknikutvecklingen och klimatanpassningen i fordonsektorn handlar idag om elektrifiering. Elektrifieringen av vägtrafiken är för närvarande den starkaste strömningen i att miljöanpassa fordon och trafik. Detta gäller inte minst inom bussektorn. Oavsett vilka drivmedel som väljs kommer energieffektivitet att bli allt viktigare och här spelar elektrifieringen en avgörande roll. Bussar i stadstrafik bedöms av forskare och fordonstillverkare som det fordonsslag där eldrift kan bli lönsam först. Bussen och dess användning lämpar sig väl för elektrifiering.

Stockholmsregionen, som gärna berömmer sig själv för satsningar inom miljöområdet, är tyvärr på väg att bli omsprungna, inte bara av världsmetropoler, utan även av flera nordiska städer. Helsingfors har ett pågående program. I Göteborg pågår nu försök med laddhybridbussar och detta kommer 2015 gå vidare till försök med fullt elektriska bussar.

Det planerade försöket med laddhybridbussar på linje 74 är ett viktigt första steg. Elektrifiering av busstrafiken innebär dock så genomgripande möjligheter och förändringar att ett mer samlat grepp krävs. Hur ska framtida laddinfrastruktur se ut och finansieras? Ger de avtal som skrivs idag förutsättningar för eldrift? Vilka steg behöver tas idag för att kunna göra ett tekniksprång om 5-10 år? Vad kan vi lära i samverkan nationellt och internationellt om systemlösningar och erfarenheter med London, Wien och Helsingfors med flera?

Det är också viktigt att de depåer, terminaler och andra anläggningar som idag byggs är anpassade för den kommande tekniken.

Demonstration och utveckling av nya lösningar

Vid sidan av den starka trenden av elektrifiering kommer fler hållbara lösningar att tas fram. Avtal och upphandlingar måste möjliggöra nytänkande och teknikutveckling. Vi är tveksamma till att det är fallet idag.

Därtill kan fler initiativ tas till forskningssammarbeten med universitet, högskolor och fordonsindustri för utveckling och demonstration av nya klimatsmarta lösningar. Det kanske handlar om bussar på dimetyleter, DME, effektivare region- och motorvägsbussar på biogas med metan-diesel-teknik, nya försök med bränslecell och fler studier kring el, hybrider och laddningsinfrastruktur.

Klimateffektiva drivmedel

Kollektivtrafiken i Stockholm har under många år varit en föregångare i arbetet med förnybara drivmedel. Etanolbussar, biogasbussar, försök med bränsleceller m.m. är delar i ett arbete med förnybara drivmedel som har varit banbrytande och framgångsrikt. För att bygga vidare på dessa framgångar och fortsatt driva utvecklingen behövs nytänkande. De senaste årens utfall i SL-trafiken är mer att karaktärisera som en stagnation där en stor del av trafiken går över till biodiesel från raps, RME. Det finns goda skäl att ifrågasätta om RME verkligen är det drivmedel som är mest ekonomiskt lönsamt till största miljönytta. När biodrivmedel har så olika miljöeffekter räcker det inte med ett mål om bränslebyte, som finns i nu gällande miljöprogram. Det måste även finnas en tanke om vilka drivmedel som är bäst för miljön till en rimlig kostnad. Vi anser att det är dags att formulera målet för att faktiskt ta hänsyn till olika drivmedels klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv. Ett mätbart och ambitiöst mål för minskad klimatpåverkan från driften av kollektivtrafiken bör tas fram. Den funktion vi vill uppnå är minskad klimatpåverkan och då borde mål och upphandlingskrav styra mot minskade utsläpp av klimatgaser. Med sådana målformuleringar går det också lättare att inkludera el- och hybriddrift.

Inom uppdateringen av branschorganisationen Svensk kollektivtrafiks miljöprogram har diskussionen förts på samma sätt. Målen om biodrivmedel och klimatpåverkan har tidigare uttryckts som andelar av trafiken som utförts med fossilfri energi. I arbetet med det nya miljöprogrammet har dessa mål räknats om till utsläpp av klimatgaser. Stockholms läns landsting borde följa denna rekommendation.

Hållbarhetskriterier på alla drivmedel

Precis som det är skillnad i klimat- och miljöpåverkan mellan olika förnybara alternativ finns stora skillnader mellan olika fossila drivmedel. Framställning från oljesand, syntetisk diesel från kol, djuphavsborrning mm kan ge betydligt värre klimat- och miljöpåverkan än traditionell diesel och bensin. Därför finns starka skäl att även arbeta med krav på den delen fossila drivmedel som fortfarande finns kvar i trafiken. SL var tidigt ute med i ett arbete med drivmedelskriterier redan 2008.

Med anledning av ovanstående föreslår vi landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt Trafiknämnden i samarbete med TMR

att ta fram planeringsunderlag för hur kollektivtrafikandelen i regionen kan öka väsentligt

att starta ett strategiskt arbete kring elektrifiering av busstrafiken för att studera frågor om infrastruktur och ansvar, se till att nya anläggningar är anpassade för eldrift, samverka om erfarenheter nationellt och internationell mm.

att initiera forskningssammarbeten med universitet, högskolor och fordonsindustri för utveckling och demonstration av nya klimatsmarta lösningar

att formulera om målet för alternativa drivmedel i miljöprogrammet till att ange minskning av klimatpåverkande utsläpp och då beakta drivmedlens hela livscykel.

att arbeta med miljökrav och etiska krav för samtliga drivmedel såväl fossila som förnybara.

Stockholm den 22 oktober 2013

Nanna Wikholm Erika Ullberg Rolf Lindell

Håkan Jonsson ~~Mattias Sääksjärvi~~ Curre Hansson

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 9/2014

Sammanträdesdatum
2014-11-04

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -11- 06
Dnr. LS 1310-1340

Datum för justering: 2014-11-04

Christer G Wennerholm
Erika Ullberg

---

§ 199

Yttrande över motion 2013:22 av Nanna Wikholm m fl (S) om klimatsmart kollektivtrafik
(TN 2013-0664)

I ärendet förelåg skrivelse 2014-10-10 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Erika Ullberg (S) och Gunilla Roxby Cromvall (V).

YRKANDEN

1) bifall till förvaltningschefens förslag
2) S- och V-ledamöterna yrkade bifall till motionen 2013:22

Ordföranden ställde proposition om yrkandena och fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att som yttrande till landstingsstyrelsens förvaltning överlämna förvaltningschefens skrivelse; samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet.

Vid protokollet

Ingela Svanberg Ohlsson

Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-10-10
Version

Trafiknämnden
2014-11-04, punkt 8

Ärende/Dok. id.
TN 2013-0664

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -11- 06
Dnr LS 1210-1340

Yttrande över motion 2013:22 av Nanna Wikholm m fl (S) om klimatsmart kollektivtrafik

Ärendebeskrivning

Förslag till yttrande över motionen 2013:22 av Nanna Wikholm m.fl. (S) om klimatsmart kollektivtrafik.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 10 oktober 2014.
Motion 2013:22 av Nanna Wikholm m fl (S)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att som yttrande till landstingsstyrelsens förvaltning överlämna detta tjänsteutlåtande; samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Nanna Wikholm m.fl. (S) har i rubricerade motion föreslagit att arbetet med att öka kollektivtrafikens andelar behöver bli mer strategiskt och systematiskt. I motionen beskrivs också att elektrifiering av busstrafiken är en del av klimatanpassningen samt att Stockholmsregionen riskerar att hamna på efterkälken i elektrifieringsarbetet. Vidare föreslås forskningssamarbeten med lärosäten och industri för att utveckla nya teknologier. Det pekas också på att landstingets miljömål, som över de senaste åren fokuserat på en ökande andel förnybara drivmedel, borde omformuleras. Motionen nämner också att det finns stora skillnader i klimat- och miljöpåverkan från olika fossila drivmedel och att drivmedelskriterier borde användas även för dessa. Motionen utmynnar i att-satser om framtagande av planeringsunderlag för en väsentlig ökning av

kollektivtrafikandelen, start av strategiskt arbete kring elektrifiering av busstrafiken, initiering av forskningssamarbete, omformulering av miljömålet om drivmedel samt arbetet med miljökrav och etiska krav för alla drivmedel.

Bakgrund
Landstingsstyrelsens förvaltning har i remiss begärt att landstingsdirektören och trafiknämnden ska yttra sig över motion 2013:22 av Nanna Wikholm m.fl. om klimatsmart kollektivtrafik. I motionen föreslår Nanna Wikholm m.fl. (S) i fem att-satser att trafiknämnden i samarbete med Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) ska ombesörja framtagandet av planeringsunderlag för en väsentlig ökning av kollektivtrafikandelen, starta strategiskt arbete kring elektrifiering av busstrafiken, initiera forskningssamarbete, omformulera miljömålet om drivmedel samt att arbeta med miljökrav och etiska krav för alla drivmedel inklusive de fossila.

Överväganden
De senaste åren har det strategiska arbetet inom trafikförvaltningen stärkts samtidigt som förvaltningens beställarroll har förtydligats. Detta har skett samtidigt som lagstiftningen kring kollektivtrafiken har utvecklats. Därigenom har det tagits fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram som innehåller bl.a. miljömål på kort och lång sikt. För att möjliggöra måluppfyllelse har trafikförvaltningen dessutom tagit fram strategier, bl.a. en strategi för hållbar utveckling (SL-2013-00546), samt riktlinjer som utgör vägledning i arbetet med att upphandla och följa upp infrastruktur och kollektivtrafiktjänster. Med dessa styrande dokument är trafikförvaltningen rustad för att driva utvecklingen i önskad riktning.

För närvarande koncentreras det strategiska arbetet kring trafikslagsspecifika utvecklingsplaner. Dessa 10-åriga planer beskriver de investeringar och principiella ställningstaganden som trafikförvaltningen förutser inom nämnda tidshorisont. Utifrån Stockholms läns landstings investeringsstrategi och budgetplaner omsätts utvecklingsplanerna till genomförandeplan och verksamhetsplaner för beslut. För närvarande pågår arbetet med utvecklingsplaner för trafikslagen tunnelbana, lokalbana och buss. Möjliga vägar till elektrifiering av busstrafiken är en viktig del av utvecklingsplan Buss där ett antal strategiska frågor ska behandlas bl.a. vilka teknikkoncept är intressanta, vilken roll kan och bör trafikförvaltningen ha när det gäller t.ex. ägandet av fordon och infrastruktur.

<u>Ökning av kollektivtrafikandelen</u>
Det pågår flera olika projekt som trafikförvaltningen leder eller är inblandade i som har koppling till hur regionen ska öka kollektivtrafikandelen, flera av dem är i uppstartfas. Stockholms län har i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ett mål om att öka kollektivtrafikandelen av det motoriserade resandet med fem

procentenheter från 2011 till 2030. Detta är en stor utmaning för regionen. I den uppföljning av programmets måltal som trafikförvaltningen har tagit fram (SL 2014-1039) framgår att kollektivtrafikandelsmålet är ett av de mål som bedöms som svårast att nå. Trafikförvaltningen har flera olika åtgärder och projekt som pågår eller planeras för att nå målet. Dessa berörs kort i genomgången nedan. Det är också viktigt att se kollektivtrafiken som en del i ett samspel mellan annan transportplanering och bebyggelseplanering. Kollektivtrafiksatsningar kan inte ensamt leda till måluppfyllelse.

Ny regional utvecklingsplan (RUFS) och nytt regionalt trafikförsörjningsprogram: Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) och trafikförvaltningen ska tillsammans arbeta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholms län. I denna blir det naturligt att frågan om ökad kollektivtrafikandel ingår och underlag för att belysa denna fråga tas fram inom detta arbete. Inom trafikförvaltningen pågår arbete med att revidera länets regionala trafikförsörjningsprogram med de långsiktiga målen för den regionala kollektivtrafiken. Ett av målen som sannolikt kommer att arbetas vidare med är målet om ökad kollektivtrafikandel.

Stomnätsplanen: Den antagna stomnätsplanen (trafiknämnden 11 februari 2014 dnr 1211-0263) ger en beskrivning av kollektivtrafikbehoven utifrån ansatsen att de uppsatta kollektivtrafiksandelsmålen i det regionala trafikförsörjnings-programmet ska klaras. Ambitionen är att utveckla och konkretisera detta ytterligare med framtagandet av Trafikplan 2030.

Kollektivtrafikandel och minskad restidskvot: I samband med uppföljningen av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet uppstod en diskussion om att mäta måltalen nedbrutet på geografisk nivå för att lättare kunna göra kopplingar mellan åtgärder och måluppfyllelse. Detta arbete är i uppstartfas och trafikförvaltningen bedömer att det kommer att utveckla kunskapsunderlagen för att skapa en ökad kollektivtrafikandel i länet.

Trafikpolitiskt program för Stockholms läns landsting: Att nå ökad kollektivtrafikandel av de motoriserade resorna går inte endast att lösa med kollektivtrafikutbyggnad utan ett samspel måste ske mellan bebyggelseplanering, trafikplanering och ekonomiska styrmedel i trafiksystemet. Detta samspel berörs, förutom inom ramen för RUFS, även i det kommande arbetet med ett trafikpolitiskt program för Stockholms läns landsting. Innehållet i detta program är inte fastslaget men kan bli föremål för en politisk diskussion om bl.a. kollektivtrafikandel, styrmedel etc.

Aktiviteter tillsammans med länets kommuner: Efter arbetet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet och efterföljande revision uppstod ett behov av att konkretisera de åtgärder som görs och bör göras för att öka kollektivtrafikandelen. Därför har trafikförvaltningen tagit initiativ till ett samarbetsprojekt som just nu pågår med länets kommuner för att ta fram ett

handlingsprogram för ökad kollektivtrafikandel (egentligen minskad bilreseandel). Syftet är att tillsammans diskutera fram vad olika aktörer kan göra för att skapa en enhetlig bild och ett gemensamt arbete i denna fråga samt för att skapa ansvarskänsla för de olika momenten i arbetet med att öka kollektivtrafikandelen.

Utöver det ovan nämnda pågår flera aktiviteter på trafikförvaltningen i syfte att öka kollektivtrafikandelen. I trafikförvaltningens detaljplanesvar m.m. är hållningen alltid att åstadkomma positiv påverkan på det långsiktiga målarbetet där ett av de viktigaste inslagen är att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. De planerade höjningarna av trängselskatterna kommer att påverka bilresandet. Enligt siffror som trafikförvaltningen har tagit del av antas trafikarbetet i Stockholms innerstad därmed att minska med runt tre procent och i länet som helhet med en knapp procent. En stor utmaning framöver är att samordna den långsiktiga regionala planeringen d.v.s. både trafiken och markanvändningen i länet samt styrmedel på olika nivåer i en riktning som stödjer resurseffektivitet och därmed ökad kollektivtrafikandel.

Elektrifiering av kollektivtrafiken

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot en ökad elektrifiering har redan startat. I den rubricerade motionen nämns det två-åriga försöket med laddhybridbussar som ska starta under hösten 2014. Antalet hybridbussar utan stationär laddning ökar i snabb takt runtom i världen, och i Stockholms innerstad är idag 52 stycken biodieselhybrider i trafik. I utvecklingsplanen som är under framtagande för busstrafiken kommer utvecklingen mot hel- eller delvis elektrifierad drift att vara ett prioriterat område. Spårtrafiken är, förutom vissa arbetsfordon, redan helelektrifierad och drivs med grön el. En nykonstruerad, helelektriskt driven pendelbåt har nyligen tagits i bruk för trafik på Sjövägen, linje 80. Inom alla trafikslag är det dock viktigt att tester och utvecklingsarbete inte medför negativ påverkan på resenärernas möjligheter att resa eller riskerar att försvåra för trafikutövarna att leva upp till ställda avtalskrav och egna affärsplaner.

Initiera forskningssamarbete

Samarbete med fordonsleverantörer och akademier pågår sedan flera år. För ett par år sedan testades i SL-trafiken världens första etanolhybridbussar i ett samarbete mellan en fordonstillverkare, SL och KTH. Det ovan nämnda laddhybridförsöket är ett annat exempel. Även när det gäller de mer traditionella drivlinorna pågår samarbete med forskare. I det EU-finansierade östersjösamarbetet Baltic Biogas Bus som leddes av trafikförvaltningen ingick samarbete med universitet och forskningsinstitut i olika länder runt Östersjön.

Omformulera miljömålet om drivmedel
Hittills har Stockholms läns landstings arbete med att begränsa klimateffekter från kollektivtrafiken i huvudsak varit inriktat på att ersätta fossila drivmedel med förnybara. Denna strävan har framförallt kommit till uttryck i målet om minst 75 % förnybart drivmedel till utgången av 2016 (SLL:s miljöpolitiska program, Miljöutmaning 2016). Lagstiftning avseende koldioxidminskningar och energieffektivisering har vidgat den kravbild som ställts på trafikutövare i nya trafikavtal, något som sannolikt lett till att många hybridbussar gjort entré i det nya trafikavtalet för busstrafiken i Stockholms innerstad.

Trafikförvaltningen instämmer dock i motionens fjärde att-sats att det vore lämpligt att exempelvis i kommande uppdatering av trafikförsörjnings-programmet samt i nästa miljöpolitiska program för SLL omformulera miljömålet till att handla om reduktion av växthusgaser snarare än att endast målsätta drivmedel från förnybar källa. Trafikförvaltningen kommer i det fortsatta arbetet med nämnda styrdokument att öppna upp för en diskussion om nya och förändrade mål.

Att arbeta med miljökrav och etiska krav för alla drivmedel inklusive de fossila
Svårigheterna med att säkerställa fossila drivmedels ursprung (råvaruproduktionen) har hittills gjort det mycket svårt att använda etiska och miljömässiga kriterier för leveranser av t.ex. dieselolja. I och med EU:s bränslekvalitetsdirektiv, artikel 7, finns det numera åtminstone teoretiska möjligheter till spårbarhet. Möjligheterna att genom kravställning i trafikavtal verkligen kunna påverka produktionsmetoder vid oljefälten bör dock studeras vidare innan detta ägnas alltför stor uppmärksamhet. Även om regionens kollektivtrafik är stor på ett nationellt plan så är dieselvolymerna små på världsmarknadsbasis. Dessutom har trafikförvaltningens och trafikutövarnas enträgna arbete med att ersätta diesel med förnybart drivmedel varit så framgångsrikt att exempelvis SL-bussarnas totala dieselförbrukning hastigt krympt de senaste åren från ca 50 miljoner liter år 2010 till ca 13 miljoner liter år 2013.

Slutsatser
Trafikförvaltningen, liksom övriga delar av Stockholms läns landsting, har länge arbetat med att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och även med frågorna om hur kollektivtrafiken ska orsaka minimala miljöstörningar. De olika åtgärder som efterfrågas i motionen är på olika sätt omhändertagna i trafikförvaltningens arbete.

Trafikförvaltningen instämmer i motionens fjärde att-sats och anser att det vore lämpligt att i kommande uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet samt i nästa miljöpolitiska program för SLL, omformulera miljömålet till att handla om reduktion av växthusgaser snarare än enbart andelen drivmedel från förnybar källa. Trafikförvaltningen kommer i det fortsatta arbetet med nämnda styrdokument att öppna upp för en diskussion om nya och förändrade mål.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Då ingen åtgärd föreslås bedöms inga ekonomiska konsekvenser av beslutet uppstå.

Sociala konsekvenser
Då ingen åtgärd föreslås bedöms inga sociala konsekvenser av beslutet uppstå.

Konsekvenser för miljön
Då ingen åtgärd föreslås bedöms inga miljömässiga konsekvenser av beslutet uppstå.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling