



## Strategi för omställning till fossilfri transportsektor

Länsstyrelsen har fått en förfrågan från Energimyndigheten att på ett tidigt stadium bidra med underlag i arbetet med en strategi för omställning till fossilfri transportsektor. Detta är ett regeringsuppdrag som myndigheten samordnar. Uppdraget ska rapporteras i april 2017 och lämna en delrapport i oktober 2016.

Länsstyrelserna har mot bakgrund av arbetet med länsgemensamma åtgärder för att nå miljömålen identifierat det strategiska i att delta i några av de nationella myndigheternas arbete med motsvarande uppdrag. Mot den bakgrunden har vi formerat en grupp med kontaktpersoner som kan bidra i arbetet inom våra respektive roller:

- Elisabeth Weber, ordförande i Forum för hållbart samhällsbyggande och länsarkitekt Skåne.
- Eva Bergdahl, Forums representant i LEKS styrgrupp och länsarkitekt Uppsala
- Ylva Gjetrang, sakområde energi- och klimat, LEKS-arbetsgrupp och länsstyrelsen Örebro län
- Birgit Nielsen, sakområde miljömål, ansvarig för transporter i RUS arbetsgrupp, Länsstyrelsen Västra Götaland
- Anna-Lena Lökvist Andersen, sakområde miljömål, ansvarig för energi och klimat i RUS arbetsgrupp, Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen Örebro län lämnar mot bakgrund av att vi deltar i arbetet för energi och klimatstrategiernas räkning och i LEKS- arbetsgrupp nedanstående underlag kring frågor vi från regional nivå bedömer angelägna i arbetet med omställning till en fossilfri transportsektor.

Eftersom detta inte är en formell remiss och tiden heller inte medgett formell beredning av ett länsgemensamt svar har vi bara gjort en avstämning med berörda kontaktpersoner på länsstyrelserna för åtgärden och erbjudit klimatstrategerna en möjlighet att lämna inspel vid ett Lyncmöte. Dessutom lämnar troligen flera länsstyrelser egna underlag i arbetet. Styrmedelsförslagen utgår dock från ett länsgemensamt underlag som



skickats ut från Länsstyrelsernas energi och klimatsamordning (LEKS) och är avstämt med berörda länsråd.

## Bakgrund

Energimyndigheten har fått regeringens uppdrag att ta fram en strategi för omställningen till fossilfri transportsektor. Detta kommer att göras tillsammans med Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket, Boverket med flera, som deltar i arbetet med uppdraget. Strategin kommer bland annat att utgå från utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:83) och Miljömålsberedningens betänkande kring ett klimatpolitiskt ramverk. Men myndigheten välkomnar även skriftliga bidrag som underlag till arbetet med strategin.

Den nationella strategin ska innehålla förslag på åtgärder för att nå ett mer transportsnålt samhälle och energieffektivt transportsystem, en övergång till förnybara energislag, effektiv ladd infrastruktur, energieffektiva fordon och elektrifiering. Bidragen kan därför exempelvis innehålla:

- områden som särskilt bör prioriteras
- identifierade hinder och utmaningar
- pågående aktiviteter som behöver beaktas
- förslag på regelförenkling
- förslag på specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning

eller frågor som behöver analyseras vidare i arbetet med omställningen till en fossilfri transportsektor.

## Områden som särskilt bör prioriteras

- **Transportsnål samhällsplanering** som ger yteffektiva blandade strukturer och skapar trivsamma miljöer som underlättar gång, cykel och kollektivtrafik i våra städer och tätorter. I arbetet bör särskilt belysas de synergieffekter som följer av en transportsnål planering t.ex. renare luft, bättre hälsa, minskad trängsel och frigörande av ytor i städer och tätorter som kan användas till annat- till exempel för gemensamma ytor och klimatanpassning.
- **En infrastrukturplanering som beaktar klimatmålen**  
Här ingår underhåll och strategisk utbyggnad av järnvägsnätet, liksom ett tydligt beaktande av fyrstegsprincipen. Det behövs ett samhällsbyggande som integrerar infrastruktur och bebyggelseutveckling till transportsnåla och effektiva strukturer.



- **Tydliga mål som följs upp regionalt, lokalt och nationellt**  
Inom miljömålssystemet finns flera indikatorer för att följa såväl utsläpp som fordonspark. Dessa kan behöva kompletteras t.ex. med resvaneundersökningar. För engagemang i frågorna är det viktigt med regional och i vissa fall även lokal upplösning av data. Ett utvecklingsarbete på området uppföljning behövs för att säkerställa att vi kan följa upp målen på ett åtgärdsdrivande sätt. Kommenterade miljömålstexter och indikatorer finns på [www.miljomal.se](http://www.miljomal.se)
- **Digital teknik och möjligheter till distansarbete och resfria möten.** Den digitala teknikens möjligheter behöver bättre tas tillvara och stimuleras. Arbetet med Digitala Agendor finns på [www.digitaliseringskommissionen.se](http://www.digitaliseringskommissionen.se). Trafikverket har tagit fram en vägledning kring resfria möten.
- **Mobilitetsarbete och styrmedel som främjar en större andel av resandet med kollektivtrafik, gång och cykel** Som komplement till en transportsnål planering behövs ekonomiska styrmedel och ett aktivt arbete med Mobility management t.ex. för att minska andelen korta bilresor och att fler ska välja tåg för längre resor då det är smidigt och funktionellt. Regionala projekt tillsammans med intresserade aktörer har visat sig vara en framgångsrik metod som även underlättar erfarenhetsutbyte och att även mer resurssvaga organisationer kan delta i arbetet. Beteendeförändring tar tid och kräver kombination av styrmedel liksom kontinuitet i arbetet. Länstyrelsen bidrar gärna i arbetet, förutsatt att vi har resurser för uppdraget.
- **Styrmedel som främjar en omställning till energieffektiva fordon och förnybara bränslen** t.ex. en översyn av miljöbilsdefinitionen och ekonomiska styrmedel för utfasning av fossil energi.
- **Incitament för produktion av biobränslen.** Att ta tillvara möjligheterna att etablera bioraffinaderier för att effektivt ta tillvara t.ex. restprodukter från skogsindustrin och livsmedelssektorn/jordbruket
- **Styrmedel och investeringar som främjar klimateffektiva godstransporter och transportplanering i företag**
- **Forskning och utveckling**



## Identifierade hinder och utmaningar

- Både den nationella och regionala uppföljningen av klimatmålen visar att transporternas utsläpp inte minskar i tillräcklig takt för att nå klimatmålen. De förbättringar som gjorts via ökad andel förnybart motverkas i hög grad av ökat trafikarbete liksom trenden mot en hög andel tunga och effektstarka fordon (t.ex. SUV: ar). Det är först på senare år som utsläppen från transporter börjat minska.
- Kapacitetsproblem på järnvägen – både för gods och persontransporter
- Inte alla kommuner har en aktiv fysisk planering och uppdaterade Översiktsplaner
- Svag regional planering är ett hinder för att tydligt kunna beakta mellankommunala frågor
- Resande med kollektivtrafik har inte nått målen och andelen är i princip oförändrad. Cyklandet har minskat men den ökande försäljningen av t.ex. elcyklar ger nya möjligheter och förutsättningar i planeringen.

## Pågående aktiviteter som behöver beaktas

Pågående utredningar:

• **Uppdrag Framtid** har lämnat förslag bland annat kring Grön omställning och konkurrenskraft. Regeringen har ännu inte fattat beslut i frågan.  
<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/uppdrag-framtid/rapporter-gron-omstallning/>

• **Miljömålsberedningens förslag** kring långsiktigt Klimatmål och ett klimatpolitiskt ramverk är ute på remiss. Före sommaren kommer även sektors mål och förslag till styrmedel.

### • **Energikommissionen**

Kommissionen har mot bakgrund av omfattande dialogmöten samlat material om energifrågan. Kanske finns här intressanta slutsatser om transportsystemet?

På ett av deras dialogseminarier på temat användning hölls bland annat denna presentation (av en konsult i branschen) <http://www.energikommissionen.se/app/uploads/2015/09/Christe-r-Ljungberg.pdf>



Några exempel på aktuella myndighetsuppdrag:

- **Trafikverkets uppdrag att redovisa vilka styrmedel och åtgärder i infrastrukturen som krävs för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser.** Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2016.
- **Boverkets uppdrag - Vägledning om klimatfrågor i översiktsplaneringen** Som ett led i arbetet för att nå miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö ska Boverket efter samråd med bl.a. Naturvårdsverket och Trafikverket ta fram en vägledning för hur översiktsplanen kan bidra till de nationella klimatmålen, regeringens ambition om en transportsnål samhällsstruktur samt visionen om noll nettoutsläpp till 2050. Uppdraget ska redovisas 15 december.
- **Boverket och länsstyrelserna har i uppdrag att ta fram underlag kring hur energi och klimatfrågor tydligare kan integreras i den fysiska planeringen.**
- **Länsstyrelserna har beslutat om gemensamma miljömålsåtgärder** där vi även vill vara en aktiv part i de nationella myndigheternas arbete med motsvarande uppdrag. Exempel:
  - Fossilfria transporter (Energimyndigheten i samverkan med i första hand Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket)
  - Plattformen för hållbar stadsutveckling (Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Tillväxtverket och Energimyndigheten i samverkan med Länsstyrelserna och ytterligare några utpekade myndigheter)
  - Stadsmiljöavtal 2.0 (Boverket i samverkan med Trafikverket, Folkhälsomyndigheten, Energimyndigheten, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket och Länsstyrelserna)
- **Arbetet med nya infrastrukturplaner både nationella och lokala**
  - Nya planer behöver styra betydligt mer i linje med klimatmålen



## Förslag på specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning

Länstyrelsen Örebro län instämmer i de länsgemensamma synpunkterna angående styrmedel men har gjort tillägg angående Infrastrukturplanering och Transportplanering i företag. Dessa två avsnitt står som stycke 1 och 3 nedan.

### Infrastrukturplanering

Nya infrastrukturplaner behöver utgå ifrån fyrstegsprincipen och att klimatmålen ska nås. Då blir det även naturligt att t.ex. inkludera digital infrastruktur och mobilitetsarbete och inte bara ha investeringar i vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser. Planerna för ny infrastruktur ska inte som tidigare bara bygga på prognoser om ökat transportarbete och andra skäl till önskade samhällsatsningar på infrastruktur. Ett ändrat arbetssätt ligger även i linje med förslagen från **Uppdrag Framtid** kring Grön omställning och konkurrenskraft. <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/uppdrag-framtid/rapporter-gron-omstallning/> och Trafikverkets uppdrag att presentera ett underlag kring åtgärder och infrastruktur för att nå Klimatmålen.

### Hållbar samhällsplanering

Stärk möjligheterna för kommunerna, regionala och nationella myndigheter att använda den fysiska planeringen på avsett sätt.

PBL som är regelverket kring fysiska planeringen fungerar vilket har konstaterats av flera utredningar. Tillämpningen av regelverket behöver dock utvecklas. Nedan lämnas några förslag på hur det kan ske, inklusive några mindre ändringar i regelverket.

- Kompetensutveckling av samtliga aktörer i systemet kring den fysiska planeringen. Det behövs t ex en bättre systemförståelse för hur de olika lagstiftningarna ska samverka. Behovet av kompetensutveckling beskrivs väl i Planprocessutredningen, Bättre samverkan stat och kommun för ett ökat bostadsbyggande SOU 2015:109 som nyligen varit ute på remiss.
- Statliga bidrag för projekt och underlag med bäring på transportsnål fysisk planering
- Länsstyrelserna behöver tillräckliga resurser för att i ökad utsträckning arbeta med vägledning, kunskapsstöd och ärendehandläggning i en takt som påskyndar genomförandet av energi- och klimatomställningen.



- Länsstyrelserna har en central och viktig roll som regional aktör i den fysiska planeringen. Den går att vidareutveckla exempelvis att utveckla Länsstyrelsens roll som samordnare av statliga intressen. ÖP-resan<sup>1</sup> pekar på vikten av nationell samordning.
- Översiktsplanens roll behöver stärkas. Den behöver utvecklas till att bli mer genomförandeinriktad och bli mer detaljerad för att fungera i utvecklingen av städer och tätorter.
- Planer och program som kan ge betydande miljöpåverkan ska enligt miljö-balken miljöbedömas. Vägledning finns – men i praktiken fyller inte miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) idag sitt syfte som funktionellt beslutsunderlag inför kommunala beslut. **MKB-instrumentet behöver revideras** (förenklas/stärkas) och statens vägledning utvecklas.
- Länsstyrelsen bör formellt få rollen att **godkänna MKB:er** som görs inom ramen för plan- och bygglagen, exempelvis översiktsplaner. Det innebär att länsstyrelserna skulle godkänna MKB:s kvalitet för PBL-ärenden såsom det idag är för infrastrukturärenden. Den åtgärden är viktig för att höja kvaliteten på den fysiska planeringen.
- Länsstyrelsen bör få tydligare uppdrag från regeringen att ta fram regionala planeringsunderlag som tydligare redovisar statens syn.
- Länsstyrelserna bör i en fortsättning på stadsmiljöavtalen vara statens avtalspart. Då skulle stadsmiljöavtalen få tydligare koppling till fysiska planeringen och hur man utvecklar ett hållbart och klimatsmart byggande.

Länsstyrelsen Örebro län instämmer i de länsgemensamma synpunkterna om Hållbar samhällsplanering men vill även lyfta fram betydelsen av transportplanering i företag. Här finns mycket att vinna men många företag kan behöva ett incitament som bidrag eller lagkrav för att ta tag i frågorna.

#### Transportplanering i företag

- Kilometerskatt på tunga fordon
- Transporter en del av prövning och villkor – det kan behövas en översyn av Miljöbalken eller en skärpning av tillämpningen så att även transporter beaktas i samband med prövning av nya eller ändrade verksamheter.
- Det behövs incitament för transportplanering i företag och ett stöd för detta bör därför övervägas. På samma sätt som man har energikartläggningscheckar som uppmuntrar företagen att ta fram energikartläggningar kan det behövas ett stöd så att företag och andra verksamheter börjar göra transportplanering. Interna transporter kan även inkluderas i arbetet med energikartläggningar som ska göras enligt lagen om energikartläggning i stora företag.

<sup>1</sup> <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2014/op-resan/>



### **Styrmedel kring fordon och drivmedel**

Exempel på tänkbara styrmedel kan vara:

- En tydlig och mer drivande miljöbilsdefinition
- Ekonomiska styrmedel och stöd till investeringar i infrastruktur som gynnar förnybara bränslens konkurrenskraft gentemot fossila
- En översyn av möjligheterna till reseavdrag, nettolöneavdrag mm så att även t.ex. kollektivtrafik och/eller cykelservice/ elcykel kan inkluderas i dessa styrmedel
- Investeringsstöd för produktion av förnybara drivmedel från organiskt avfall

### **Stärka det lokala energi- och klimatstrategiska arbetet**

Rikta särskilda resurser till kommunerna för att anställa energi- och klimatstrateger. Detta liknar den tidigare satsningen Energieffektiviseringsstöd (EES). Förslaget fokusera dock på en utvecklad användning av kommunernas verktyg inom olika sakområden, för att på så sätt bidra till energi- och klimatomställningen. Förslag ligger i linje med Energimyndighetens förslag i rapporten ”Aktualisering av lagen om kommunal energiplanering”, dock med länsstyrelsen i en mer vägledande och stödjande roll. Förslaget skulle öka möjligheterna för lokalt genomförande av den nationella politiken inom till exempel hållbar samhällsplanering där det lokala energi- och klimatstrategiska arbetets status behöver öka för att dessa frågor i högre utsträckning ska beaktas i översikts- och detaljplanearbete.

### **Uppföljning av omställningen av transportsystemet**

Det är centralt att kunna följa upp om arbetet för fossilfria och hållbara transporter ger resultat. Ett tydligt resultat är om växthusutsläppen minskar från vägtrafiken. På regional och lokal nivå är det viktigt med årliga uppdateringar av trafikarbetet som underlag för att säkra en god kvalitet på utsläppsuppgifterna. Idag kommer trafikarbetsuppgifter mycket oregelbundet och innebär att de uppgifter som länsstyrelser och kommuner har tillgång till via den nationella emissionsdatabasen<sup>2</sup> håller varierande kvalitet. RUS har sedan databasens start drivit frågor om kvalitetssäkring av utsläppsdata och dessa erfarenheter om brister och utvecklingsmöjligheter bör tas tillvara i Energimyndighetens vidare arbete med fossilfria och hållbara transporter.

Vidare behövs också en uppföljning av själva planeringen för hållbara transporter. Länsstyrelserna har via RUS på olika sätt arbetat med att belysa

<sup>2</sup> De uppgifter som presenteras på Miljömålsportalen kommer från den nationella emissionsdatabasen: <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/Sv/statistik-och-data/nationell-emissionsdatabas/Pages/default.aspx>





Länsstyrelsen  
Örebro län

detta behov<sup>3</sup>. RUS har bl.a. initierat en arbetsgrupp med representanter från Naturvårdsverket, Trafikanalys och Trafikverket för att undersöka vilka indikatorer som skulle kunna vara möjliga. De utvecklingsmöjligheter som framkommit i detta arbete bör också användas för att följa upp hur omställningen av transportsektorn fortlöper.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschef Malin Rosén. I beredning av ärendet har även deltagit miljöstrateg Ylva Gjetrang, föredragande. Vi har i arbetet även inhämtat lite synpunkter från annat län och tagit med det underlag som framförts läns gemensamt via länsstyrelsernas energi – och klimatsamordning, LEKS där Ylva Gjetrang, Erik Särnholm och verksamhetsledare Linda Malmén i LEKS- arbetsgrupp medverkat. Dessa förslag har granskats av länsråd Kristina Zetterström (ordförande för LEKS) och Magdalena Bosson (ansvarig för Hållbar samhällsplanering) samt länsarkitekt Elisabet Weber, ordförande i länsstyrelsenätverket Forum för Hållbar samhällsplanering.

---

<sup>3</sup> [se vidare RUS hemsida och åtgärdsområde transporter](#)