



Stockholms Handelskammare

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Stockholms läns landsting
Box 22550
104 22 Stockholm

dnr TRN 2016-0082

HK dnr 2017-0063

Stockholm den 4 oktober 2017

Remissyttrande Förslag till klimatfärdplan

Stockholms Handelskammare har beretts möjlighet att lämna ett yttrande rörande Stockholms läns landstings förslag till klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen.

Handelskammaren är en näringslivsorganisation för Stockholms län och Uppsala län och består av omkring 2 000 företag som är medlemmar i organisationen.

Övergripande synpunkter

Planen pekar ut viktiga utmaningar för regionen och kan som vägledande dokument lyfta fram prioriteringar för berörda aktörers beslutsprocesser. Handelskammaren noterar att det snarare är resonemang än skarpa förslag som läggs fram i diskussionerna, varför Handelskammarens yttrande också har formen av allmänna kommentarer. Handelskammaren har valt att främst kommentera transportsektorns omställning.

Som Europas snabbast växande huvudstadsregion står Stockholm inför stora utmaningar för att möta en växande befolknings behov av allt från bostäder till arbetstillfällen, rekreation och tillgång till kollektivtrafik och transportmöjligheter. Huvudstadsregionen är landets exportmotor och ett transportnav för hela Norden. Den globala klimatutmaningen lägger ytterligare en dimension till regionens utveckling. Samtidigt måste de vägval som nu görs för att åstadkomma en minskad klimatpåverkan möta de långsiktiga behov regionen står inför för att skapa långsiktigt hållbara och klimatoptimerade lösningar. Som färdplanen också konstaterar ligger också många avgörande faktorer utanför de regionala aktörernas rådighet, såsom exempelvis skatteregleringar och EU:s regelverk för fordons- och drivmedelsproduktion. Det är högst väsentligt att de regionala aktörerna parallellt med ambitiösa klimatmålsättningar skapar den förutsägbarhet och långsiktighet som krävs för att näringslivet och privatpersoner också ska kunna bidra till regionens klimatambitioner.

Inom en inte alltför avlägsen framtid kommer olika transportslags miljöpåverkan att ha förändrats radikalt. Den utveckling som sker av alternativa drivmedel, eldrift, självkörande fordon och delningsekonomi kommer att förändra förutsättningarna för transporter av människor och gods. Att blunda för verkligheten och möta transportsektorns klimatutmaning med att förordas avställ-

ning i stället för omställning är att stoppa huvudet i sanden. Handelskammaren anser att klimatutmaningen måste mötas med satsningar på ny teknik med smarta, innovativa och hållbara lösningar.

Omställning i transportsektorn

Såsom konstateras i förslaget kommer inte behovet av resor och transporter inom regionen att minska. Utmaningen är hur Europas snabbast växande huvudstadsregion kan fortsätta växa och samtidigt minska klimatpåverkan. Även om vi går mot en utveckling där morgondagens stockholmare använder bilen i betydligt mindre utsträckning än dagens kommer trafiken att öka på grund av ökade transporter och mer nyttotrafik. Det är därför inte möjligt att klara regionens trafikförsörjning och funktion utan en utbyggnad av vägnätet. Enligt de schabloner Stockholms stad brukar använda medför varje ny bostad fyra fordonsrörelser per dygn, inräknat de verksamheter som nya bostäder för med sig i form av skolor, förskolor, butiker och arbetsplatser. En stor del av dessa fordonsrörelser utgörs av transporter av gods, hantverkare och servicepersonal. Med det omfattande bostadsbyggande som nu planeras i många av regionens kommuner är en ökning av trafikvolymerna oundviklig. Handelskammaren vill understryka att realistiska utgångspunkter i en regional klimatfärdplan är nödvändiga för ändamålsenliga vägval.

Kollektivtrafiken

Satsningar på utbyggnad av regionens kollektivtrafik kommer att vara den viktigaste komponenten för regionens utveckling och klimatpåverkan. Kapacitetsbristen i kollektivtrafiken i Stockholms län kostar samhället 5,98 miljarder kronor per år, enligt myndigheten Trafikanalys. Handelskammaren har länge varit pådrivande för den tunnelbaneutbyggnad som nu pågår i Stockholm. Det vi nu ser hända med den tunnelbana som ska byggas ut enligt Stockholmsförhandlingens beslut är kanske den största hållbarhetsinvesteringen i huvudstadsregionen sedan 1970-talet, när de större etapperna i dagens tunnelbanenät färdigställdes. Med dagens kraftiga överbelastning i flera delar av systemet och den befolkningsstillväxt vi ser krävs det dock att politiken redan nu blickar ännu längre fram och planerar för ytterligare utbyggnad av Stockholms tunnelbana. Ytterligare utbyggnad krävs för att Stockholm ska kunna fortsätta växa på ett attraktivt och i vid bemärkelse hållbart sätt.

Dagens exploatering av övergivna hamnområden och annan strandnära mark skapar också möjligheter att utnyttja vattenvägarna mer. Om vi betraktar Stockholms vattenvägar som redan anlagda kollektivtrafikkörfält har kollektivtrafik på vatten en stor potential. Båtpendling skapar nya resmönster, avlastar vägar och spårbunden trafik, men ger också större tillgänglighet till nya bostadsområden och arbetsplatser. Handelskammaren anser att kollektivtrafiken på de urbana vattenvägarna behöver utvecklas i större utsträckning och i snabbare takt än i dag för att möta den kraftiga befolkningsökningen i Stockholmsregionen. Det handlar både om att tänka båtpendling när det byggs nya bostadsområden i vattennära lägen och att värna de befintliga kajer som redan är byggda.

Handelskammaren stödjer också de förslag som förs fram i dokumentet om att hitta nya affärsmodeller i kollektivtrafiken genom utökat samarbete mellan landstinget och näringslivet. Skärgården är ett område där nya lösningar kan möjliggöra kollektivtrafik utan att medföra alltför höga kostnader för skattebetalarna men skapa incitament för entreprenöriella lösningar. Även införande av differentierade biljettsystem som nämns i dokumentet kan spela en viktig roll.

Det finns flera goda exempel på där tillgången till offentliga data har bidragit till nya och innovativa lösningar, inte minst inom transportområdet. Landstinget och andra offentliga organisationer bör göra fler datakällor tillgängliga i elektroniskt format, till inga eller låga avgifter för att öka användningen av redan insamlade datamängder.

Handelskammaren understryker också möjligheterna med elektrifiering av vägtransporterna. De kommer att innebära betydelsefulla klimatvinster inte minst med elbussar som öppnar helt nya möjligheter för en kapacitetsstark och miljövänlig kollektivtrafik genom att utnyttja befintliga gator och vägar.

Utveckla trängselskatterna dynamiskt

Enbart Stockholms stad planer på 140 000 bostäder fram till 2030 skulle medföra fler fordonsrörelser än vad som varje dag passerar samtliga trängselavgiftspassager. Handelskammaren anser att trängselskattesystemet bör utvecklas mot ett mer dynamiskt system som återspeglar verkliga trafikflöden och fordonens faktiska utsläpp. Trängselskatterna skulle då utgöra ett väsentligt mer effektivt styrmedel för minskade utsläpp och klimatpåverkan.

Miljözoner

Handelskammaren ser med oro att förslaget förordar kommunala miljözoner. Kommunala särlösningar i en region med ett ytterst ansträngt transportnät skulle slå hårt mot företagets transporter, men även många mindre näringsidkare såsom hantverkare som är beroende av egen bil för att utföra sina uppdrag. Miljözoner drabbar långt mer än kommunens och regionens invånare och försvårar för alla typer av transporter. Handelskammaren anser att det bör ligga på staten att ta fram denna typ av enhetliga regler som begränsar utsläpp och transporternas miljöpåverkan.

Östlig förbindelse

Inom en snar framtid är det sannolikt att bil, buss och lastbil kommer utgöra bland de mer miljövänliga transportslagen. Handelskammaren vill föra fram att en av de mest betydelsefulla investeringarna för att minska biltrafikens miljöpåverkan i stora delar av regionen skulle vara att fullborda ringleden runt Stockholms innerstad genom byggandet av Östlig förbindelse. Den skulle medföra nödvändiga avlastningar för innerstadstrafiken, Essingeleden och Södra länken och minska hela regionens sårbarhet för allvarliga trafikstörningar.

Förändrade godsflöden kräver anpassad infrastruktur

Inom ett par år kommer den nya hamnen Stockholm Norvik öppna vilket påverkar godsflöden och logistik över hela Stockholms- och Mälardalsregionen. Redan år 2020 tas hamnen i bruk vilket ger förutsättningar att avlasta ansträngda delar i regionens transportsystem genom effektiviserade godsflöden via Tvärförbindelse Södertörn. Detta projekt har dock skjutits upp, samtidigt som den växande befolkningen kommer innebära allt större godsflöden. Handelskammaren anser att Tvärförbindelse Södertörn är en viktig pusselbit i regionens framtida transportinfrastruktur som behöver prioriteras.

Grönt flyg

I förslaget uppmärksammas problematiken med både tillgång till biobränsle och nuvarande kostnader för flygbiobränsle. Handelskammaren stödjer till fullo landstingets förslag att regionens aktörer aktivt ska verka för en produktion av biobränslebaserat flygbränsle, i eller nära Stockholms län liksom effektivare flygledning genom exempelvis gröna inflygningar och kortare flygvägar. Det är mycket positivt att förslaget tar upp åtgärder som på ett konstruktivt sätt begränsar flygets klimatpåverkan. Det är särskilt angeläget då regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 om en svensk flygskatt snarast skulle bidra till ökad klimatpåverkan. Samlad kraft bör läggas på utvecklingen av grönt flyg genom att skapa förutsättningar för ökad användning av biobränsle liksom teknikutveckling och innovation på området.

Handelskammaren noterar dock en diskrepans vad gäller redovisningen av flygets utsläpp. Färdplanen presenterar totala koldioxidutsläpp för in- och utrikesflyg men hänvisar samtidigt till att enbart inrikesflygets utsläpp formellt bör räknas till Stockholms län. För jämförelser och utveckling över tid bör rimligtvis siffror som är aktuella för Stockholms län redovisas.

Handelskammarens utgångspunkt är att ett effektivt klimatarbete innebär en omställning med utgångspunkt i teknikutveckling, digitalisering och smarta planer som möter den växande regionens behov. Att planera för avställning i stället för omställning vore förödande.

FÖR STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE

Maria Rankka

Verkställande direktör

Karin Malmström

Utredare