

Till:
Länsstyrelsen Stockholm

Stockholm 2025-04-30

Dnr. 425-22054-2024

Transportföretagens synpunkter på utkastet från Länsstyrelsen Stockholm till Klimat- och energistrategi för Stockholms län

Förslaget i korthet

Förslaget till Klimat- och energistrategi för Stockholms län ("Strategin") ska utgöra en ram för regionens arbete med att minska klimatutsläppen i regionen och säkerställa en effektiv energiförsörjning. Samtidigt ska detta ske med bibehållen konkurrenskraft för regionens näringsliv. Några av huvudförslagen i Strategin är att stärka den regionala samverkan och samordningen mellan länsstyrelse, kommuner, Region Stockholm samt det regionala näringslivet. Strategin pekar ut sex prioriterade områden där man bedömer att åtgärder är särskilt motiverade. Ett av dessa områden är Transporter.

Sammanfattning av Transportföretagens synpunkter

- Det är välkommet att Strategin betonar samordning och samverkan som ett verktyg för att åstadkomma utsläppsminskningar, men Transportföretagen bedömer att Strategin behöver kompletteras med en tydligare analys och tydligare åtgärder för att effektivt kunna bidra till klimatarbetet i länet.
- Åtgärdsförslag och analys behövs särskilt inom områdena Otillräckliga investeringar, Kostnadseffektivitet och effektstorlekar, samt Ansvarsfördelning.
- Strategins betoning av Transporter som ett nyckelområde är välkommen, men Transportföretagen ser brister med den analys som framförs i avsnittet. Detta gäller särskilt den bristande betoningen på kollektivtrafikens roll för persontransporter, och den ottydliga analysen av transporteffektiviteten inom godstransporterna.



Synpunkter på Strategins utformning

Transportföretagen välkomnar att Länsstyrelsen Stockholm tar fram ett uppdaterat förslag till Klimat- och energistrategi för Stockholms län ("Strategin"). De klimat- och energipolitiska förutsättningarna skiftar snabbt och mycket har hänt sedan den förra strategin publicerades. Vi vill dock flagga för vad vi ser som några potentiella risker med Strategins utformning. Syftet med Strategin uppges vara "att främja klimat- och energiomställningen i länet så att klimat- och energimålen nås" samtidigt som åtgärder för att främja målen "samtidigt [ska] bidra till stärkt näringslivsutveckling och till andra miljö- och samhällsmål". Detta lovvärda men mycket ambitiösa mål kräver rimligen en hög precision i arbetet för att nå målen.

Transportföretagen vill därför lyfta fram tre områden som vi bedömer är nödvändiga för att effektivt kunna nå målen med Strategin för regionens samlade klimatarbete. Vi föreslår att Strategin kompletteras med analys och förslag på samtliga tre punkter:

1. **Otillräckliga investeringar.** Det finns goda skäl att anta att de mest kostnadseffektiva, eller billigaste, CO₂e-minskningarna redan skett i Stockholms län. Flera faktorer bidrar till detta, exempelvis tjänsteekonomins stora andel av länets bruttoregionalprodukt, den jämförelsevis höga graden av elektrifiering av personbilsflottan och det näst yngsta bostadsbeståndet bland Sveriges regioner¹. Mycket av den "låg hängande frukt" som skulle kunna resultera i förhållandevis billiga utsläppsminskningar tycks med andra ord redan vara "plockad" i Stockholms län. Det förefaller därför mer än troligt att åtgärder i länet för att väsentligt öka takten i minskningen av utsläppen av växthusgaser kommer att tendera att vara mycket kostsamma. Sådana åtgärder torde inte sällan resultera i svåra målkonflikter för människor, företag och offentliga strukturer i regionen. Strategin borde därför kompletteras med perspektiv på hur a) investeringsvolymerna i utsläppsminskningar i regionen ska öka, och b) vilka mekanismer eller processer som skulle kunna inrättas eller tillämpas för att hantera de svåra målkonflikter som kan tänkas uppstå inom länet.
2. **Kostnadseffektivitet och effektstorlekar.** Transportföretagen vill understryka vikten av fungerande mekanismer för att prioritera de mest kostnadseffektiva åtgärderna, både ur ett offentligfinansiellt och ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta är inte minst viktigt då det uttalade syftet med Strategin är att bidra till ett framgångsrikt uppfyllande av länets klimatmål *med stärkt näringslivsutveckling*. Strategin skulle exempelvis kunna föreslå inrättandet av någon form av regionalt utvärderingsinstrument för att föreslå, eller prioritera bland, åtgärder utifrån ett effektivitetsperspektiv.
3. **Ansvarsfördelning.** Hur stor del av de nationella utsläppsmålen är det rimligt att regionen axlar ett ansvar för? Åtgärder på den nationella nivån, såsom reduktionsplikten utformning, har mycket stor påverkan på de regionala utsläppen. Transportföretagen föreslår att Strategin förtydligas med ett resonemang kring i vilken utsträckning uppfyllandet av de regionala klimatmålen är en regional angelägenhet över huvud taget. Större tydlighet kring detta skulle underlätta såväl politiskt ansvarsutkrävande som utvärdering av strategins effektivitet.

¹ Enbart Hallands län har ett yngre bostadsbestånd. Se

[https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START MI MI0803 MI0803B/BostadsbyggnadAlderN](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0803_MI0803B/BostadsbyggnadAlderN)

Detaljerade synpunkter

Transportföretagen har inget att invända mot den föreslagna indelningen i sex prioriterade områden. Transportföretagen efterlyser däremot en tydligare beskrivning av hur indelningen kommer att leda till ökad effektivitet i länets klimatarbete. Om indelningen är avsedd att vara styrande för exempelvis uppföljning, kunskapsinsamling, effektutvärdering eller andra arbetsinsatser hade Strategin kunnat vinna på att detta tydliggörs.

I förslagen kring inriktning av det fortsatta arbetet välkomnar Transportföretagen det föreslagna tillvägagångssättet att utveckla former för samordning och dialog för att etablera en gemensam lägesbild bland både offentliga och privata aktörer. Vi vill särskilt betona vikten av att näringslivets aktörer deltar i såväl dialog som samordning i möjligaste mån för att lägesbilder och handlingsplaner ska återspegla verkligheten och leda till förslag som är realiserbara och förankrade i verkliga behov.

Transportföretagen bedömer att en fungerande samordning och en gemensam lägesbild är en helt avgörande faktor för att klimat- och energimålen ska kunna nås. Som framgår av statistik som återges i Strategin är Stockholmsregionens territoriella utsläpp redan långt under riksgenomsnittet mätt som utsläpp per capita. Minskningstakten är samtidigt långt lägre än vad som skulle krävas för att regionen ska nå sina uppsatta mål för utsläppsminskningar. Transportföretagen bedömer att det är nödvändigt med en analys av varför hittillsvarande åtgärder varit otillräckliga, och att nya åtgärder genomförs på grundval av ett effektivitets-kriterium. Vi välkomnar därför särskilt Strategins tydliga inriktning på att samordna offentliga aktörer på olika nivåer (staten genom Länsstyrelsen, kommunerna och Region Stockholm) med privata aktörer i regionen.

Vad gäller förslaget att upprätta någon form av klimat- och energiåtaganden välkomnar Transportföretagen att ett sådant instrument inrättas. Samtidigt vill Transportföretagen betona vikten av tydliga åtaganden kombinerat med fungerande sanktionsmekanismer. Det är angeläget att de åtaganden som görs från politiskt håll har någon form av väsentlighetsrekvisit, det vill säga att ett åtagande förpliktar till relevanta och kännbara åtgärder. De kommuner, eller andra aktörer, som inte lever upp till sina åtaganden bör även kunna sanktioneras på relevant sätt.

I övrigt, se Transportföretagens synpunkter och förslag under föregående avsnitt.

Särskilda synpunkter på avsnittet Energi

Transportföretagen välkomnar att energisystemen i Stockholmsregionen lyfts fram som en nyckelfaktor för att åstadkomma varaktiga utsläppsminskningar. Detta gäller inte minst då många av åkerierna bland Transportföretagens medlemmar återkommande rapporterar om höga elpriser och låg kapacitet i de lokala elnäten som avgörande hinder för att elektrifiera de tunga vägtransporterna i just Stockholmsregionen.

Transportföretagen delar bedömningen att det främst är i effektkapaciteten det finns stora brister (och alltså inte i första hand tillgången på elenergi). De tunga vägtransporterna har helt andra effektbehov än de lätta transporterna. Transportföretagen föreslår därför att avsnittet "Öka kapaciteten i länets elnät" kompletteras med ett stycke som särskilt understryker behovet av en riktad planeringsinsats för förstärkningen av elnät till depåer och destinationer för de tunga transporterna i länet.

Särskilda synpunkter på avsnittet Transporter

Transportföretagen ifrågasätter problemformuleringen i avsnittets inramning. Strategin beskriver det ökade *transportarbetet* som ett problem, men Transportföretagen vill understryka att det är volymen *trafikarbete* som borde stå i fokus för avsnittet. Detta gäller inte minst då Strategin samtidigt lägger stort fokus på en ökad transporteffektivitet, vilket ju är precis att minska mängden trafikarbete i förhållande till mängden transportarbete.

Vidare nämns utsläppen från utrikes flyg som en stor post, vilket Transportföretagen menar är diskutabelt. För 2023 motsvarade de ca 4–5 procent av Sveriges territoriella utsläpp enligt Naturvårdsverkets officiella statistik, och inrikestrafiken 0,8 procent. Samtidigt är flyget en essentiell del av Sveriges samlade transportsystem som binder ihop Sverige från norr till söder och kopplar samman stockholmsregionen med resten av världen. Det är en förutsättning för att Stockholmsregionen ska attrahera huvudkontor för internationella företag och är ett kollektivt färd sätt som kan bidra till det transportpolitiska målet om transporteffektivitet. Transportföretagen ifrågasätter därför Strategins tydligare utpekande av flygsektorn som ett problematiskt område samtidigt som de åtgärder som föreslås enbart rör effektivare användning av väg, järnväg och sjöfart.

Transportföretagen efterlyser också en tydligare koppling i Strategin mellan kollektivtrafikens roll och regionens klimatmål. I Strategin påpekas det att ”det är en utmaning att få fler i Stockholmsregionen att resa hållbart”, men detta är ingen naturlag. En undersökning från Stockholms Handelskammare visar att återhämtningen av kollektivtrafiken i Stockholm efter pandemin har varit långsammare än i andra nordiska huvudstäder². I stället för att bidra till utsläppsminskningarna genom ett mer transporteffektivt resande, har bland annat nedskärningar i trafikutbudet och bristande pålitlighet i framför allt pendeltågstrafiken lett till ett minskande kollektivt resande. Denna utveckling hade inte behövt ske, andra politiska val kunde ha gjorts. Strategin bör därför lägga större tyngd vid den nyckelroll som kollektivtrafiken kan ha för att minska utsläppen.

Det är välkommet att Strategin lyfter fram kravställning vid offentlig upphandling som ett verktyg för att driva utsläppsminskningar. Bussbranschen (och övrig kollektivtrafik) är ett tydligt exempel på hur upphandlingar kan användas som ett verktyg för att nå klimatmålen. Regionens kollektivtrafik är i princip fossilfri idag, och driver på utvecklingen mot elektrifiering av fordonsflottan. Där enskilda konsumenter inte är redo att ensamt bära kostnaden för denna utveckling, har Regionen genom medvetna val i upphandlingen av busstrafik drivit denna utveckling. Regionen och dess kommuner kan skapa förutsättningar för fler transporter att utföras med emissionsfria fordon, både avseende godstransporter och avseende särskild kollektivtrafik (skolskjuts, färdtjänst, sjukresor m.m.). För flygtransporter bör alla flygresor som köps för offentliga medel ställa krav på köp av hållbart flygbränsle för att direkt minska de fossila utsläppen och driva på flygets klimatomställning.

Transportföretagen välkomnar Strategins betoning av intermodalitet och längre och tyngre godstransportfordon som metoder för att öka transporteffektiviteten. Samtidigt vill vi understryka att kapaciteten i järnvägsnätet i Stockholmsregionen redan idag är i princip fulltecknad. Vi bedömer också att det är tveksamt om det verkligen finns stora effektivitetsvinster att hämta i ”ökad fyllnadsgrad, optimerade logistikupplägg” m.m. med hänsyn till att

² Se <https://stockholmshandelskammare.se/nyheter/stockholms-kollektivtrafik-halkar-efter-langsammast-aterhamtning-i-norden/>

åkerinäringen redan idag är en högt optimerad bransch. Vi föreslår därför att Strategin kompletteras med en tydligare bild av vilken typ av effektivitetsvinster som står att hämta gällande länets godstransporter.

Särskilda synpunkter på avsnittet Arbetsmaskiner

Transportföretagen bedömer att statistiken om utsläppen från arbetsmaskiner inom flyginfrastrukturen är missvisande. Swedavia, som driver Stockholmsregionens två flygplatser Arlanda och Bromma, har sedan 2020 fossilfri egen drift genom bland annat arbetsmaskiner som drivs av el och biodrivmedel. Under 2024 nådde dessutom Stockholm-Arlanda Airport högsta certifieringen inom Airport Carbon Accreditation, vilket innebär att flygplatsen även arbetar för att hela värdekedjan inklusive alla varor och tjänster som upphandlas ska nå netto-noll koldioxidutsläpp. De faktiska utsläppen redovisas i Swedavias hållbarhetsredovisning.³

Avslutning

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag. Transportföretagen deltar gärna i fortsatt dialog kring Strategin och dess tillämpning.

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Love Hansson
Näringspolitisk expert

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

³ Se <https://www.swedavia.se/contentassets/0865474b7efd4343ae3bba027d4fb39d/rap.-2023-01.00.pdf>. Se även: <https://www.swedavia.se/om-swedavia/vart-miljoansvar/>