



1 november 2019

Remissvar på Länsstyrelsen rapport "Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon"

Inledning

Det är bra att rapporten tar sitt avstamp i befintliga tekniker som finns idag men rapporten visar att det är mycket svårt att uppskatta hur mycket biodrivmedel som kan produceras i länet och landet. Det är också mycket bra att Länsstyrelsen i rapporten trycker på att planering och igångsättande måste ske skyndsamt och att vi måste se resultat redan till år 2025.

Det är viktigt att både el och biodrivmedel produceras hållbart, oavsett var de kommer ifrån och att hänsyn tas till hur mycket biodrivmedel det faktiskt finns eller som kan produceras i närtid.

Det är också viktigt att eventuella målkonflikter mellan klimatmål och mål om biologisk mångfald tas upp för diskussion. Vad är det mest hållbara under ett långt perspektiv, 100 – 300 år. Det är viktigt att vi inte förstör vår miljö och natur för kommande generationer.

Vi måste börja planera vårt samhälle efter vilka mål vi har för år 2025, 2030, 2045 och inte efter prognoser, hur det har varit de senaste 10, 20, 30 åren. Vi ska ju inte fortsätta på samma sätt som då utan utvecklingen måste ta en annan riktning.

Bra att planen ska revideras och följas upp kontinuerligt.

Behovet av åtgärder i närtid

"El och biogas hamnar högst upp i prioritetsordningen då dessa drivmedel faller bäst ut i den vetenskapliga utredningen av miljö- och samhällsnyttor. Det är även de drivmedel som bäst sammanfaller med befintliga regionala mål för Stockholms län"

"Den absolut viktigaste slutsatsen är dock att majoriteten av alla insatser kopplat till infrastruktur behöver ske i närtid, före 2025, om 2030-målet för transportsektorn ska kunna nås"

Det kan inte nog understrykas att de närmaste åren är mycket viktiga i arbetet inför 2030 (och 2045). Ny infrastruktur måste helt konkret vara på plats 2025.

Avgränsningar

"Planen fokuserar på publik tank- och laddinfrastruktur för biodrivmedel, el och vätgas, det vill säga tank- och laddstationer för fordon som kan köras på förnybara drivmedel"

De prioriteringar som görs i planen när det gäller tank- och laddinfrastruktur är rimliga och bör kunna fungera som en användbar referens för länets kommuner när det gäller planläggning och eget ansvar för genomförandet så att en snabb utbyggnad kommer till stånd.

Ökning av el- och biodrivmedelsdrivna fordon räcker inte – biltrafiken måste minska

Bilaga 4: Miljö- och samhällsnyttor med olika vägar till en fossilfri fordonsflotta

Länsstyrelsen i Stockholms län och 10 andra länsstyrelser samt BioDriv Öst har för ett gemensamt kunskapsunderlag anlitat det svenska forskningsinstitutet RISE, Research Institutes of Sweden: *"Perspektiv på svenska förnybara drivmedel – Utvärdering utifrån miljö kvalitets- och samhällsmål samt scenarier för inhemsk produktion till 2030"*.

RISE studerar 4 scenarier varav de, i ett perspektiv till 2030, betraktar 3 som realistiska. Ett ramvillkor för scenarierna har varit att Sverige 2030 ska vara nettoexportör av biodrivmedel och/eller de råvarubaser som biodrivmedel produceras av. I de tre scenarier, som RISE i rapporten kallar realistiska, visar alla stapeldiagrammen att endast ca 27 TWh av den nödvändiga minskningen av vägtrafikens energiförbrukning om 63 TWh kan komma från byte till el och biodrivmedel om ovanstående ramvillkor ska gälla (ca 43 procent). RISE sammanfattar: *"..... att byte till el (inklusive vätgas) och biodrivmedel bara är en del av lösningen för att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn och att åtgärder som på olika sätt leder till minskad energianvändning genom minskad efterfrågan på transportarbete eller ökad transporteffektivitet är minst lika viktiga"*.

I dagsläget importerar Sverige 85 % av allt biodrivmedel som används i landet. Det är inte rimligt att Sverige ska fortsätta importera så mycket biodrivmedel. Även om man bortser från Sveriges moraliska ansvar är det inte säkert att det kommer att finnas samma mängder HVO framöver. Pfd, råvara i en tredjedel av Sveriges biobränslen 2018, har klassats om i år från restprodukt och utestängs från svenska marknaden från 2019. Konkurrensen om biobränslen kommer troligtvis att öka om den även ska användas som drivmedel till nationellt och internationellt flyg. Råvaran, dvs biomassan, kan komma att efterfrågas mer i byggnader och ersättningsprodukter för plast m.m. Detta kan också göra att tillgången på biobränslen för vägtrafiken i Sverige på längre sikt blir mer begränsad.

Vad betyder det? Naturvårdsverket har i sitt underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan förtydligat rubriken *Transporteffektivt samhälle (minskat trafikarbete)* på detta sätt: *"Ett mer transporteffektivt samhälle innebär att trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Det kan ske genom överflyttning till mer energieffektiva färdmedel och transportslag och genom att transporter effektiviseras, kortas eller helt ersätts"*.

I klartext betyder det att landets invånare inte kommer att kunna använda bilen i samma omfattning som nu. Minskningen av biltrafiken ska motsvara den transporteffektivisering som krävs för att nå 70-procentmålet och som inte nås med bytet till elfordon och biodrivmedel.

Både Naturvårdsverket har i sitt underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan och framför allt Klimatpolitiska rådets i sin rapport till regeringen lagt huvuddelen av sitt utrymme på att just förändringar av transportsektorn är viktigast att genomföra i närtid för att nå målen till 2030 och 2045. Det är här i Stockholmsregionen och andra täta storstadsregioner som minskningen av utsläppen från biltrafiken i första hand måste ske. Det måste ställas större krav på en minskning av koldioxidutsläppen på de tätbebyggda delarna av Stockholmregionen än på Norrbotten eller andra

glesbygder (inklusive några av ytterområdena i länet). Här kan kollektivtrafiken byggas ut som ersättning för bilen.

Människor och gods måste flytta till spårtrafik och vattnet i Stockholms län borde utnyttjas bättre – förutsatt att hållbart bränsle används.

Samhället måste börja planera för minskade transporter och då är det helt orimligt att satsa på nya motorvägar såsom Förbifart Stockholm, Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn.

Att få fler att åka kollektivt och cykla till arbetet och skola är en stor del i omställningen. Då är en hög kapacitet för att skjutsa flera människor i kollektivtrafiken av yttersta vikt. Tunnelbaneutbyggnaderna är bra men det kommer ta 10-15 år innan det är klart och åtgärder behöver sättas in i närtid, på 3-5 års sikt. Då är bussar ett bra sätt eftersom de kan sättas in på befintliga vägar, inte kräver stora investeringar och är flexibla. Busstrafiken borde få egna körfält, signalprioritering och att man kan gå in och ut i samtliga dörrpar på bussen för att skapa ett bättre flöde.

Kollektivtrafiken måste också hålla en högre kvalitet än den gör idag. Underhåll, information, tillgänglighet och bekvämlighet måste bli bättre även om det kostar pengar. Om mer underhåll genomförs håller transportmedlen längre och hela kollektivtrafiknätet flyter smidigare.

När ny kollektivtrafik planeras måste det göras med en helhetssyn för hela länet.

Många resor är idag kortare än 5 km och det är en bra sträcka att istället cykla. Många hävdar att det är då elbilen är bra men elbilen bidrar lika mycket till trängseln som en vanlig bil.

Tillgången till el

Energiförsörjningen är en mycket viktig komponent när samhället ska ställa om. Att satsa så mycket och så ensidigt på el i framtiden gör att systemet kommer att bli väldigt sårbart. Det är viktigt att länet kan producera mer av sin el. Elen måste också vara producerad på ett hållbart sätt.

Beatrice Sundberg
Ordförande
Naturskyddsföreningen Stockholms län

Kontaktuppgifter:
beatrice.sundberg@naturskyddsforeningen.se
Lillåvägen 44 128 45 Bagarmossen

Naturskyddsföreningen Stockholms län, organisationsnummer 802016-3138