



Landshövdingen  
Jämtlands län

Datum  
2014-05-14

Dnr (anges vid skriftväxling)  
Lst: 423-3739-14  
Reg.förb: 2014-298



Regionförbundet  
Jämtlands län

Regeringen  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)

### Övergripande

Länsstyrelsen och Regionförbundet i Jämtlands län välkomnar denna omfattande och nyanserade utredning gällande styrmedel och åtgärder för att uppnå fossilfri vägtrafik och vill särskilt poängtera vikten av att *implementeringen av föreslagna åtgärder bör ske skyndsamt* för att skapa förutsättningar att uppnå visionen från propositionen En sammanhållen klimat- och energipolitik.

En ny regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län för åren 2014-2030 fastställdes i december 2013. Ett nytt Regionalt miljömålsprogram 2013-2016 fastställdes i december 2013. En regional SWOT inför landsbygdsprogrammet 2014-2020 togs fram i november 2013. I juni 2014 kommer länets nya klimatstrategi 2014-2020 att fastställas. I alla dessa dokument lyfts övergången till en koldioxidsnål ekonomi fram som mycket viktigt för den regionala utvecklingen ur olika aspekter. 67 % av länets växthusgasutsläpp (2011) genereras från transporter och arbetsmaskiner, så det är här länets utmaning finns när det gäller utsläppsidan. Alla dessa för länet centrala styrdokument lyfter fram tillväxtpotentialen i länet genom ett bredare nyttjande av skogs-/ bioråvara för energiproduktion och inte minst som fordonsbränslen.

De regionala mål och visioner som länsstyrelsen och regionförbundet lagt fast på detta sätt under senaste halvåret stöds av merparten av utredningens bedömningar och vi är till övervägande del positiv till åtgärdsförslagen. Vi instämmer i att ett paket av styrmedel behövs och ser positivt på ambitionen att särskilt lyfta de åtgärder med positiva synergieffekter gällande andra samhällsmål.

---

#### Postadress

831 86 ÖSTERSUND  
Box 3123, 831 03 ÖSTERSUND

#### Besöksadress

Residensgränd 7  
Rådhusgatan 72

#### Telefon

010-225 30 00  
063-14 64 00

#### E-post

[jamtland@lansstyrelsen.se](mailto:jamtland@lansstyrelsen.se)  
[registrator@regionjamtland.se](mailto:registrator@regionjamtland.se)

#### Webb

[www.lansstyrelsen.se/jamtland](http://www.lansstyrelsen.se/jamtland)  
[www.regionjamtland.se](http://www.regionjamtland.se)

### **Landsbygdsutveckling**

Utredningen lyfter fram fem åtgärdsområden som kräver betydande insatser. Vi delar uppfattningen att dessa är centrala men vill samtidigt poängtera betydelsen av att området hållbar stadsutveckling breddas till hållbar samhällsplanering för att inte ge landsbygdsutveckling en marginaliserad roll. Stora frågor för landsbygden i relation till utredningen är framförallt möjligheten till utökad/bibehållen service på landsbygden, landsbygdsanpassad kollektivtrafik.

Vi vill lyfta fram att det finns ett behov av forskning och ökad kunskap gällande exempelvis hur kollektivtrafik bättre kan möta behoven i glesbygden. Tillgång till bra och effektiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för landsbygdens överlevnad och utveckling. I Upphandlingsutredningen (SOU 2013:12) påvisas potentialer med transformativ upphandling. Att pröva det med kollektivtrafik i glesbygd kan skapa nya möjligheter för upprätthållande av skäligena servicenivåer och samtidigt reducera växthusgasutsläppen.

### **Produktion av biodrivmedel**

I utredningen finns ett resonemang kring var biodrivmedelproduktion kan lokaliseras. Å ena sidan står det: *"Transportkostnaden för råvara kommer att bli betydelsefull, då anläggningar kommer att behöva vara stora för att uppnå skalfördelar. Detta gäller särskilt anläggningar för förgasning av biomassa....En uppskattning är att upptagningsområdet för bränsle inte bör överskrida 10-15 mil om lastbil ska användas för transporter".* Å andra sidan står det *"En placering nära kusten möjliggör sjötransporter av såväl råvara som slutprodukt, vilket har varit av stor betydelse vid lokalisering av oljeraffinaderier samt massa- och pappersbruk. Detta gäller troligen även biodrivmedelanläggningar".* Vi anser att det är samhällsekonomiskt klokt att väga in möjligheten till regional tillväxt i Sveriges inland och närheten till skogsråvara. Inlandsbanans potential för råvarutransporter kan samtidigt skapa en grund för utvidgad persontrafik efter linjen med reducerade växthusgasutsläpp som effekt. För att nå maximal miljövinst bör tågtrafiken på icke elektrifierade banor drivas med fossilfria bränslen.

Insatser bör också sättas in för att undersöka olika storlekar vid produktion av biodrivmedel så att man inte låser sig vid enbart storskaliga alternativ. Närhet till råvara i kombination med optimal skalstorlek kan då ses ur både ett hållbart regionalt tillväxtperspektiv och energiproduktionsperspektiv.

### **Prispremiemodell**

Kopplat till detta ser vi det som angeläget att införa en prispremiemodell i enlighet med utredningens förslag vilket skapar en marknadsmässig grund för investeringar i storskalig produktion av förnybara fordonsbränslen baserade på bioråvaror. Vi ser det som mycket angeläget att modellen inte låser fast sig vid enskilda råvaror, produktionstekniker eller generationstillhörighet. DME, HVO

och biogas har omfattande produktionspotential i Jämtlands län. Att, som utredningen skriver, t ex rötning av avfall / restprodukter till biogas inte kan ses som ny teknik och därför inte omfattas av prispremien, tycker vi är fel utgångspunkt. Utredningens syfte är att finna vägar för omställning av transportsektorn bort från fossila bränslen och då bör utgångspunkten är den faktiska reduktionen av klimatpåverkan som uppnås med utbytt drivmedel.

Ett antal bolagsbildningar finns idag i Sverige som är beredda till omfattande investeringar inom produktion av t ex metanol och biogas. En 12-årig prispremie skapar en långsiktighet och därmed investeringstrygghet.

*Vi vill poängtera betydelsen av det utredningen skriver att innebörden av en omställning av detta slag innebär att import av fossila drivmedel begränsas och att beroendet av fossila bränslen från allt svårtillgängligare områden och produktion av drivmedel från tunga fossila fyndigheter med betydande miljösvårigheter minskar, liksom import från politiskt känsliga områden. Inverkan på betalningsbalansen blir kraftig och positiv. Produktionen av biodrivmedel skapar också sysselsättning i landet, särskilt inom regioner där mer sysselsättning är önskvärd.*

### **Utökad kvotplikt**

För att stimulera produktion av inhemska förnybara biodrivmedel anser vi att en utökad kvotplikt ska införas skyndsamt. Dagens fordonsmotorer klarar tillverkargarantimässigt betydligt högre låginblandning än dagens nivåer. För vissa bränsletyper som t ex HVO (hydrerade vegetabiliska oljor – syntetdiesel) kan höginblandning upp till 100 % vara möjligt utan motoranpassning. Det är samtidigt viktigt att denna diskussion förs i bränslestandarddiskussioner inom EU med hänvisning till Förnybarhets- och bränsledirektiven.

### **Bonus-malus**

Då ett av de åtgärdsområden som lyfts fram är effektivare fordon och energieffektivare framförande ser vi det som angeläget att ett kostnadsneutralt bonus-malussystem införs. De populäraste fordonstyperna i Sverige har i nyproduktion visserligen sänkt CO<sub>2</sub>-utsläppen under senare år men värdena ligger fortfarande högt i ett europeiskt perspektiv. Ett infört bonus-malus kan påskynda utvecklingen av / övergången till, energieffektivare fordon.

### **Stadsmiljöavtal**

För att underlätta trafikslagsbyte är den norska modellen med stadsmiljömål och stadsmiljöavtal intressant. Vi anser dock att alla kommuner bör ha möjlighet att skriva mål och avtal, samt ha möjlighet att söka stöd.

Utredningen föreslår att fördelning av medlen mellan sökande kommuner bör fördelas utifrån befolkningsstorlek. Detta anser vi är olyckligt då kommuner med färre innevånare redan har sämre möjligheter att prioritera dessa frågor på grund av lägre skatteintäkter. Då flera av länets kommuner har en stor

besöksnäring och delar av året betydligt fler invånare än de officiella siffrorna skulle ett underlättat trafikslagsbyte på/ till dessa orter kunna ge märkbara effekter vad gäller reduktion av växthusgaser. Om en fossilfri kundtillvänd lokaltrafik etableras på en destination med tillgänglighet via allmänna kommunikationer kan samtidigt ett underlag skapas för exempelvis bibehållen nattågstrafiken till Jämtland och fjälldestinationerna från Mälardalen och södra Sverige.

### **Sektorsövergripande planering**

Utredningen pekar på att det är angeläget att länsstyrelserna ges förutsättningar att utgöra stöd för kommunerna i den sektorövergripande planeringen och dess samordning med nationella mål. Då regionförbunden har uppdraget från regeringen att stärka och utveckla arbetet med den regionala utvecklingsstrategin och följa den regionala översiktsplaneringens kommunövergripande samverkan vill vi påpeka den betydelse samordning av denna planering har för uppnående av klimatmålen. Vi stödjer utredningens bedömning att det krävs att tillkommande bebyggelse i så stor utsträckning som möjligt hamnar innanför dagens tätortsgränser, centralt och i lägen med god kollektivtrafikförsörjning.

Av samma skäl är det viktigt att tillkommande extern handel prövas utifrån både klimatmål och befolkningens servicegradsbehov då en planerad stadsförtätning för att gynna gång och cykeltrafik sker.

### **Tank- /laddinfrastruktur och konvertering**

I Jämtlands län har arbetet för att stimulera en fossilfri vägtrafik pågått länge och målen är högt satta. Detta har bl a skett via det internationellt uppmärksammade projektet Green Highway inkluderande uppbyggandet av en infrastruktur för förnybara bränslen inklusive laddstolpar. För att underlätta den fortsatta omställningen ser vi det som angeläget att drivande stödformer finns i form av bidrag för såväl metangaspumpar, uppgraderingsanläggningar samt laddstolpar för elektrifierad fordonsdrift. För att skiftet till eldrift ska nå optimal klimatvinst förutsetts att styrsystem / marknadsincitament säkerställer att åtgången el för fordonsflottan är klassad som förnybar el.

Utredningen tar inte upp frågan om att konvertera befintliga fordon. Här ser vi ett utredningsbehov, framförallt då det skulle kunna ge utsläppsminskningar i närtid genom konvertering av bensinmotorer till möjlig biogasdrift.

### **Översyn av Nationella transportplanen**

Om det nationella, och regionala, omställningsarbetet ska nå sina mål är starka styrmedel kombinerat med stödformer nödvändigt. Vi konstaterar, liksom utredningen, att den nationella transportplanen 2014-2025 inte är lagd för att stimulera utvecklingen av en kraftfull reduktion av CO<sub>2</sub>-utsläppen från vägtrafik. Vi anser att, obeaktat att planen är ny, en revidering bör göras med

tydliga instruktioner att en av utgångspunkterna ska vara att planen bidrar till uppfyllelse av EUs och de nationella klimatmålen. En revidering skulle finansiellt kunna innebära att delar av trafikslagsbytet liksom stadsmiljöavtalsmodellen kan finansieras. Vi anser också att det är angeläget att Trafikverket får större möjlighet att finansiera steg 1 och 2 åtgärder.

### **Beteendeförändringar**

Ett av de viktigaste åtgärderna, parallellt med nyttjande av tekniska potentialer och införda administrativa styrsystem, är att medverka till medborgarnas beteendeförändringar. Att stimulera och motivera till kollektivt resande, resfria möten, samåkning, gång och cykel. Vi saknar konkreta förslag hur detta ska uppnås. Vi ser att det kan ske i samverkan med civilsamhället och en mycket viktig målgrupp är skolor och unga vuxna där förändringsbenägenheten ofta är större än inom andra grupper.

### **Jämställdhetsaspekter**

Enligt Nordiska Ministerrådets jämställdhetssektor finns skillnader mellan kvinnor och män relaterat till transporter. Sättet att transportera oss skiljer mellan män och kvinnor. Det beror på strukturella villkor i förhållande till arbete och hem, rumsliga förklaringar och kulturella förhållanden. Den kulturella föreställningen om bilen är olika för kvinnor och män. Kontroll av teknologi och fascination för hastighet anses kopplat till manlig kompetens, medan kvinnors förhållande till bilen framställs utifrån användarvänlighet, säkerhet och ansvar liksom att kvinnor har förväntningar på sig att intressera sig för miljö i större utsträckning. Män använder oftare bil än kvinnor och dessutom reser män kollektivt i mindre utsträckning. Vid gemensamma resor sitter kvinnor oftare på passagerarstolen än män.

Även om dessa skillnader inte kan beläggas i nyttjandet av just fossilberoende fordon i förhållande till förnybara bränslen i dag, är det viktigt att ta hjälp av kvinnors mer ansvars- och miljöinriktade tänkande gällande transporter i ett omställningsarbete där beteendeförändringens potential är betydelsefullt.

Det bidrar till korrekta problematiseringar, ökad träffsäkerheten i riktade insatser och en möjlighet att peka på möjliga alternativa beteenden. Ett samhälle med bättre jämställdhet än dagens kan, i ett utsläppssammanhang, bidra till positiva effekter på miljön. Vi anser att utredningen har beaktat detta i allt för liten utsträckning.

### **Konkurrerande markanvändning**

Vi delar utredningens uppfattning att det vore en fördel ur flexibilitetssynvinkel om jordbruksmark nu i träda utnyttjas för bioenergiproduktion med växtslag som bibehåller markens användbarhet för livsmedelsproduktion. Odling av vall för rötning till metangas skulle, kombinerat med stöd för

uppgraderingsanläggningar och tankinfrastruktur, kunna ge en betydelsefull minskning av CO<sub>2</sub>-utsläppen.

Förgasning av biomassa till metanol från skogsavfall har en betydande potential. För närvarande tas ca 50% av GROTen tillvara enligt utredningen och i takt med implementeringen av EUs direktiv för byggnaders energiprestanda, vilket leder till minskat fjärrvärmebehov, bör fortsatt god tillgång finnas av denna råvara. Massaindustrins behov av framtida råvara är svårbedömd.

Sammantaget innebär det dock att ett ökat uttag av biomassa från skog och jordbruksmark inte med nödvändighet behöver vara konkurrerande med annan näringsverksamhet inklusive livsmedelsproduktion. Vi anser att ett ökat uttag av GROT och/ eller skogsråvara, med eventuellt följande gödsling, måste underkastas strikt prövning mot bevarandeintresset för biologisk mångfald och upprätthållande av markens näringsstatus. En stor restriktivitet mot främmande trädslag och monokulturer ska vara gällande.

Vidare är det nödvändigt att ett utökat biomassauttag för uppfyllelse av miljömålet Begränsad klimatpåverkan inte motverkar något av de övriga miljömålen.

#### **Klimatråd och kontrollstationer**

Utredningen föreslår också bildandet av ett nationellt råd för minskad klimatpåverkan från vägtrafiken där sektorsmyndigheter och branscher möts. Det är ett viktigt steg för att identifiera målkonflikter och identifiera motverkande processer i omställningsarbetet. Det är absolut nödvändigt att detta kopplas till kontrollstationer så att förutsättningarna att uppnå utpekade mål för 2020, 2030 och 2050 nås.

LÄNSSTYRELSEN I JÄMTLANDS LÄN



Jöran Hägglund

Landshövding

REGIONFÖRBUNDET JÄMTLANDS LÄN



Robert Uitto

Regionråd