



Stockholm 2022-11-07

Ref M2022/01364

Remissyttrande angående Slutbetänkande SOU 2022:21 – Rätt för klimatet

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Förslaget i korthet

Klimaträttsutredningens slutbetänkande redovisar förslag till ändringar av lagstiftningen inom tre områden: främja bidrag till klimatomställningen, underlätta byggande av elnät och ett transporteffektivt samhälle. Sveriges Bussföretag berörs framför allt av den del av utredningen som fokuserar på ett transporteffektivt samhälle.

Utgångspunkten för detta område är att för att vara i linje med Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045 behöver transportsystemets klimatomställning stå på tre ben: transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering samt energieffektiva fordon och fartyg. Enligt utredningen krävs en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar för att transportsektorns klimatomställning ska ske på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt samt för att den ska vara robust mot förändrade omvärldsförutsättningar.

Synpunkter

Sveriges Bussföretag delar slutsatsen i betänkandet, om att ett transporteffektivt samhälle är en av förutsättningarna för att vi ska klara av Sveriges långsiktiga klimatmål. Förnybara drivmedel och ökad elektrifiering är inte tillräckligt för detta, utan det krävs en förändring i vilka färdmedel vi använder. Sveriges Bussföretag anser att nyckeln till ett transporteffektivt samhälle framför allt är en ökad andel resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Det primära målet bör inte vara att minska det totala resandet, utan att förändra på vilket sätt vi färdas.

Betänkandets förslag pekar mot ett nödvändigt paradigmskifte, vilket särskilt ändringen från infrastrukturplanering till transportplanering i Trafikverkets instruktion illustrerar.





Starkare styrning mot ett transporteffektivt samhälle

Givet behovet av en tydligare styrning tillstyrker vi förslaget att begreppet transporteffektivt samhälle införs i förordningarna som reglerar den nationella planen för transportinfrastruktur och länsplanerna för regional transportinfrastruktur samt att en mätbar parameter, trafikarbete, kopplas till begreppet transporteffektivt samhälle.

Ett samhälle som lever och frodas behöver transporter, men om dessa transporter ska utföras inom ramen för antagna klimatmål räcker det inte med att vi arbetar med transporteffektivitet och energieffektiva fordon generellt i transportsektorn. De transportmedel som är mest gynnsamma för klimatet bör prioriteras tydligt inom ramen för samhällets infrastrukturarbete. Vi tillstyrker därför även att Trafikverkets instruktion ändras, då utredningen visat på svårigheterna att beakta detta inom ramen för nuvarande styrning.

Fyrstegsprincipen i transportplaneringen

Givet att utredningen visat att Trafikverket upplever sig begränsat att arbeta med de två första stegen i fyrstegsprincipen tillstyrker vi att inriktningen av den nationella planen respektive länsplanerna ska bestämmas med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv på transportsystemet och fyrstegsprincipen. Detta borde skapa bättre förutsättningar för att fyrstegsprincipen ska tillämpas i planeringsarbetet.

Tidigare beslutade infrastrukturobjekt

Vi delar utredningens bedömning att för att på ett adekvat sätt påverka transportsystemets utveckling är det inte tillräckligt att bara nya objekt som kommer in i infrastrukturplaneringen ligger i linje med klimat- och miljömålen. Om redan beslutade objekt eller projekt finns kvar trots att de motverkar eller inte ligger i linje med de transportpolitiska målen inklusive klimatmålet kommer måluppfyllelsen att försvåras.

En scenariobaserad arbetsmetodik för transportplanering

Vi tillstyrker att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram och tillhandahålla scenarier för trafikutvecklingen i stället för att som nu arbeta utifrån en trafikprognos. Utifrån en förändrad instruktion för Trafikverket kan det säkerställas att utredningens mål om ett transporteffektivt samhälle får genomslag i praktiken.

Tidsvärderingar och kalkylränta

För att det förändrade arbetssättet, med scenarier i stället för basprognoser, ska få genomslag är det positivt att Trafikverket ges i uppdrag att göra en sådan översyn med utgångspunkt i nationellt och internationellt använda metoder och modeller som beskriver nyttor och kostnader av styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle.

Utvecklade stadsmiljöavtal

Vi tillstyrker utredningens förslag om att tillsätta två utredningar, en som ska undersöka om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal eller regional kollektivtrafik inom ramen för stadsmiljöavtal och en som ska utreda förutsättningarna för en reglering av hur staten kan sluta förhandlingsbaserade stadsmiljöavtal med kommuner och regioner kring hållbar utveckling av transporter i tätort, med fokus på större kommuner och stadsregioner. Särskilt utredningen avseende stöd till drift av kollektivtrafik är viktig, för att kunna skapa ett bra utbud av kollektivtrafik i till exempel nya bostadsområden.



Fyrstegsprincipen i miljöbedömningar av planer med betydande trafikflöden

Att i ett tidigt skede av den fysiska planeringen beakta förutsättningarna för tillgänglighet och närhet till olika samhälls- och servicefunktioner bedöms minska behovet av transporter och möjliggör ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Vi tillstyrker därför den föreslagna förändringen av PBL.

Sammanfattning

Sveriges Bussföretag anser att den del av betänkandet som avser ett transporteffektivt samhälle innehåller förslag som kan ligga till grund för ett välkommet paradigmskifte. Det är tydligt att Sveriges långsiktiga klimatmål inom transportsektorn inte kommer att nås om vi inte tänker nytt. Transporter är bra och nödvändiga i alla samhällen, men för att skapa rätt förutsättningar *kan* och *bör* staten stötta de transportmedel som är mest klimatsmarta. Den sammantagna effekten av betänkandets förslag ger en tydlig förändring i rätt riktning, där kollektivtrafiken får en klart högre prioritet inom ramen för samhällets transportplanering.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD