

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad

SKLs bidrag till strategi för fossilfri transportsektor

Energimyndigheten har bjudit in till öppet forum och efterfrågar skriftliga bidrag inför uppdraget att ta fram en strategi för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Detta är en del i ett uppdrag från Miljö- och energidepartementet.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har som inspel valt att sammanställa tidigare ställningstaganden och yttranden. Vi har valt att koncentrera inspelet kring strategiska frågor. Därför tar vi också upp vikten av samverkan med lokal och regional nivå i framtagandet av strategin.

SKL har antagit som mål vid kongressen 2015¹ att SKL ska stödja kommuner, landsting och regioner att kunna uppnå målet om att kollektivtrafiken ska vara fossilbränslefritt 2030. SKL ska också som ett antaget mål verka för en långsiktig finansiering och utveckling av transportsystemet, så att både gods- och persontransporter sker på bästa möjliga hållbara och effektiva sätt samt att miljö- och klimatpåverkan minskar. SKL deltar därför fortsatt gärna i arbetet med en nationell strategi.

Efterfrågat arbete

En nationell strategi för en fossilfri transportsektor är efterfrågad; SKL har efterlyst att stödjande och samordnande nationella mål och strategier behövs från staten². En gemensam hållbar transportpolitik bör vidare lyftas till EU-nivå för att intensifiera arbetet ytterligare.

Samverkan med kommuner, landsting och regioner

Kommuner, landsting och regioner tar stort ansvar för minskad miljö- och klimatpåverkan från transporter. För att klara omställningen till fossilfritt krävs åtgärder på många olika nivåer, där såväl nationella beslutade infrastruktursatsningar och beslutade styrmedel som åtgärder på den kommunala och regionala nivån krävs. Därför vill SKL understryka betydelsen av att samverka med kommuner, landsting och regioner i framtagandet av strategin. Kommuner, landsting och regioner är, utöver att vara infrastrukturaktörer, upphandlare av transporter i stor omfattning. Balans mellan olika transportslag, styrning av trafik som ger bättre kapacitetsutnyttjande och ett bättre fungerande järnvägssystem ger stora möjligheter till utsläppsminskningar.

¹ [Inriktningen för Sveriges Kommuner och Landsting 2016-2019](#)

² SKLs positionspapper Energi och klimat

Allmänna och särskilda persontransporter, godstransporter, flyg- och sjöfart och järnvägstrafik behöver tas i beaktande när en strategi tas fram.

Pågående aktiviteter som behöver beaktas

Just nu pågår Trafikverkets arbete med att förbereda åtgärdsplaneringen. SKL har i yttrandet på inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen³ påpekat vikten av att Trafikverket bör utöka sitt samarbete med kommuner, landsting och regioner samt konkretisera sitt arbete med gång, cykel och kollektivtrafik och godstransporter i tätorter och städer. Trafikverket behöver presentera en mer omfattande analys och fler förslag till möjliga åtgärder inom klimatområdet. Vi har även påtalat vikten av att använda fyrstegsprincipen i all infrastrukturplanering och att det blir tydligt hur steg 1 och 2 åtgärder ska finansieras. Trafikverket behöver få större möjlighet att lägga pengar på steg 1 och 2 åtgärder, vilket är åtgärder som påverkar efterfrågan på resor och transporter och ger en effektivare användning av det befintliga transportsystemet⁴.

Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar

Kollektivtrafikens kostnader ökar. Kommunernas och landstingens kostnader för kollektivtrafik har ökat dubbelt så snabbt som kostnaderna för samtliga verksamheter i kommunsektorn under senare år. SKL tog 2014 fram en rapport⁵ om detta. En viktig förklaring till de ökade kostnaderna är att utbudet av kollektivtrafik har blivit mer omfattande. Kollektivtrafiken har en självklar roll i resandet för ett hållbart samhälle. Men kostnadsökningen motsvaras dock inte av en lika stor ökning av resandet. SKL vill stimulera till en fördjupad diskussion om framtida satsningar, prioriteringar och effektiviseringar – något som behövs för att resandet med kollektivtrafiken ska öka. SKL har också ordförandeskapet i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik för 2016 och 2017, och en viktig del i arbetet framöver är att fördjupa fördubblingsmålet för kollektivtrafiken. Trafikverket har i uppdrag att hösten 2016 redovisa hur deras verksamhet stödjer målet. Statens roll i att skapa förutsättningar för att öka kollektivtrafikresandet är avgörande för möjligheterna att uppnå målet.

Drivmedel

SKL eftersträvar att skatter och styrmedel för förnybar energi ska vara främjande och långsiktiga⁶. SKL ser positivt på stöd till stadsmiljöavtal med syfte att ge

³ SKL yttrande Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, diarienummer 15/06239

⁴ SKL yttrande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), diarienummer 14/1056

⁵ [Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?](#) SKL 2014.

⁶ SKL yttrande Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016, diarienummer 15/1876

kommunerna incitament till åtgärder som minskar biltrafiken och ser positivt på förslag som underlättar elektrifiering av vägtrafiken.⁷

Biodrivmedel spelar en central roll för att Sverige ska uppnå målsättningarna om fossilfrihet i transportsektorn och är ett område som behöver inkluderas i framtagandet av en strategi för fossilfritt transportsektor⁸. Flyg är ett transportslag som i högre utsträckning än idag behöver bära sina egna klimatkostnader. Därför behövs ökat fokus på utvecklingar av effektiva flygplanstyper och fossilfritt bränsle.⁹

Statistik och fakta

SKL gör Öppna jämförelser inom energi och klimat¹⁰ och kollektivtrafik¹¹. Öppna jämförelser är ett viktigt verktyg för att jämföra kvalitet och prioritera kommande satsningar. Indikatorerna visar en kraftigt ökad användning av förnybar energi i både kollektivtrafiken och till egna bilar. Två tredjedelar av busstrafiken drivs idag fossilfritt och det är en snabb, positiv trend. Samtidigt finns hinder och utmaningar som SKL har identifierat. Den lokala och regionala statistiken för klimatutsläpp och energianvändning måste förbättras, ansvariga myndigheter måste hantera dess problem med kvalitetsbrister och sekretessbortfall. En förbättrad statistik behövs för att kunna göra jämförande analyser, som grund för satsningar och effektiviseringar¹².

Förslag på specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning

Staten måste ge kommuner och regioner rådighet och samordnade verktyg för att bygga hållbara städer¹³. Klimatsmart förtätning ska möjliggöras av PBL och miljöbalk. Skarpa förslag behövs också inom kollektivtrafik och ändrad lagstiftning. Det behövs flera och ändrade styrmedel för att gynna hållbara transporter. Regeringen bör förtydliga de transportpolitiska målen så att de även omfattar klimat och miljö och ge tydliga uppdrag till Trafikverket. Ett alternativ till prognosstyrd planering är målstyrning utifrån vilka effekter man vill uppnå. En minskning av dagens biltrafik krävs. Ekonomiska styrmedel med en målsättning om en minskad klimatpåverkan ska användas för att styra trafik och inte finansiera infrastruktur. Detta för att undvika målkonflikter som leder fel.¹⁴

⁷ SKL yttrande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), diarienummer 14/1056

⁸ SKLs yttrande Genomförande av direktivet 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, diarienummer 15/06042-2

⁹ SKLs ställningstagande till grund för påverkan på bl.a. ny nationell flygstrategi, diarienummer 16/02043

¹⁰ [Öppna jämförelser energi och klimat](#)

¹¹ [Öppna jämförelser kollektivtrafik](#)

¹² SKL yttrande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), diarienummer 14/1056

¹³ SKL Positionspapper Hållbar stadsutveckling

¹⁴ SKL yttrande Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, diarienummer 15/06239

Den regionala tågtrafiken är ett viktigt medel för att uppnå en fossilfri transportsektor. SKL anser att regeringen ska fastställa en övergripande nationell tågstrategi för att ge en målbild över den framtida tågtrafiken tillsammans med övrig samhällsutveckling och andra trafikslag. SKL anser också att Järnvägslagen bör ses över i syfte att säkerställa ett basutbud av samhällsviktig tågtrafik, där fördefinierade tåglägeskanaler är en möjlighet¹⁵. Andra exempel på styrmedel är kameraövervakning i bussar, som skulle möjliggöra ökad framkomlighet, större utrymme för lokala parkeringsregler och möjligheter att reservera bilpool- och elbilar på offentlig platsmark. Förmånsbeskattning för kollektivtrafikbiljett minskar intresset hos arbetsgivarna att införa detta. För att öka det kollektiva resandet behöver detta ses över.¹⁶

Mer och mer kostnader vältras över på kommuner, landsting och regioner. SKL anser att staten ska ansvara för investering, drift och underhåll av statlig infrastruktur. Principerna för fördelning av ansvar och finansiering behöver ses över. Medfinansiering från kommun, landsting och region ska innebära ett ökat inflytande över planering och genomförande men förutsätter också ett konkret åtagande från staten.¹⁷ SKL föreslår att regeringen utreder ett system för kompletterande finansiering av infrastrukturen i form av generella brukaravgifter, som motvikt till specifika avgifter för t.ex. broar. Intäkter från trängselskatt ska gå till kommun/regional nivå.¹⁸

Frågor som behöver analyseras vidare

SKL ser ett behov av att titta på vilka samhällsekonomiska konsekvenser och kostnader som uppstår om prognoserna om trafikökning uppfylls utan motverkande åtgärder. Hur kan ny teknik användas för att åstadkomma effektivare användning av bränslen?¹⁹ Självkörande fordon är en av flera möjligheter som behöver tas med i arbetet med en strategi.

SKL ser fram emot att delta i det fortsatta arbetet med strategin för omställning av transportsektorn till fossilfritt.

¹⁵ SKLs Ställningstaganden kring kollektivtrafik och järnvägstrafik, diarienummer 14/6567

¹⁶ SKL yttrande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), diarienummer 14/1056

¹⁷ SKL positionspapper Effektivt och hållbart transportsystem

¹⁸ SKL yttrande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), diarienummer 14/1056

¹⁹ SKL yttrande Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, diarienummer 15/06239