



2008-02-08

Ert dnr: N2007/3712/TR
Vårt dnr: Lu 1/2008
Handläggare: Christina Bergström

Näringsdepartementet
Trafik
103 33 Stockholm

Remissyttrande: Kommissionens grönbok om stadstrafik

Inledning

SLTF delar givetvis kommissionens uppfattning om att det är en angelägen fråga för hela unionen att trafikproblemen i stadsområdena löses på ett tillfredsställande sätt. Hänsyn måste tas till miljö och säkerhet samtidigt som möjligheter för tillväxt skapas. Vi tror att ett delat ansvar mellan berörda aktörer skapar bäst förutsättningar för att lösa problemen. EU bör ge tydliga signaler om problembilden och tillsammans med medlemsstaternas regeringar skapa förutsättningar för att i samarbete med lokala och regionala myndigheter ta fram åtgärder. Det är viktigt att subsidiaritetsprincipen respekteras i den handlingsplan som kommissionen lägger fram.

I arbetet med att skapa hållbara lösningar för Europas städer ser vi kollektivtrafiken som en självklar del. Den är ett utomordentligt medel för detta och genom en ökad andel kollektivtrafik av de motoriserade persontransporterna kommer vi närmare uppfyllelse av de viktigaste samhällsmålen som exempelvis tillväxt, minskad trängsel, lägre utsläpp, bättre säkerhet och större tillgänglighet. Inte minst spelar en ökad andel kollektivtrafik på bekostnad av biltrafiken en oerhört viktig roll i arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser.

Kollektivtrafiken – en viktig del av lösningen

Kollektivtrafiken är i sig själv ett viktigt medel men dess kvalitet måste förbättras. I remissunderlaget efterfrågas också hur detta skulle kunna gå till. Vi vet att flera viktiga funktioner för resenärerna som exempelvis informationssystem, störningsinformation och biljettsystem (t.ex. införande av smarta reskort) osv. måste förbättras. För att utveckla den regionala och lokala kollektivtrafiken med avseende på dessa och andra kundnära frågor ska vi och våra medlemmar ta det största ansvaret. Vi ska bli ännu mer lyhörda för vad våra resenärer tycker och göra kollektivtrafiken än mer kundanpassad och attraktiv. Samtidigt har EU och Sveriges regering och riksdag en del av ansvaret. Det är viktigt att EU ger tydliga signaler om att kollektivtrafiken är ett viktigt medel i arbetet med ett hållbart samhälle. Även den svenska staten måste anamma detta synsätt och skapa bra förutsättningar för exempelvis trafikhuvudmännen

Svenska Lokaltrafikföreningen

SLTF Service AB Org.nr 556412-2983

Postadress Box 1108, 111 81 Stockholm Besöksadress Mäster Samuelsgatan 49, 2 tr
Tel 08-788 08 60 Fax 08-788 08 78 E-mail sltf@sltf.se Hemsida www.sltf.se

att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Flera av de samhällsmål som kollektivtrafiken bidrar till att uppfylla är sådana som riksdagen har antagit och därför bör vi ta ett gemensamt ansvar. Några av de viktigaste åtgärderna där Sveriges regering och riksdag kan visa sitt ansvarstagande återfinns inom infrastrukturområdet och skattelagstiftningen.

Vad gäller infrastrukturen är framkomligheten på spår och vägar av största vikt för att kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt val för resenären och för att bilister ska kunna övertalas att ställa bilen. Regering och riksdag måste satsa på såväl drift och underhåll (för att vårda det vi redan vi har) som välbehövliga investeringar i exempelvis utökad spårkapacitet i storstadsområdena. Det är också viktigt att nationella och lokala myndigheter samverkar för att bygga exempelvis separerade busskörfält och utveckla signalprioritering. Det ligger dessutom ett ansvar på lokal och regional nivå att få in och tänka kollektivtrafik redan på planeringsstadiet för nya bostadsområden, affärscentrum och arbetsplatser. Detta är ett område där kunskapsuppbyggnad och spridning av goda exempel bör uppmuntras. Det ligger också i linje med miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" som riksdagen beslutat om. Innebörden i ett av dess delmål är att senast år 2010 ska fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att transportbehovet minskar och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras.

Inom skattelagstiftningens område finns det också åtgärder som kan vidtas för att stimulera kollektivtrafiken. Regeringen skulle kunna ta bort förmånsbeskattningen för de arbetstagare som får kollektivtrafikkort av sina arbetsgivare. Arbetsgivare skulle också kunna få slippa sociala avgifter för korten. En sådan förändring skulle tolkas som en tydlig signal från regeringen om att kollektivtrafiken är betydelsefull i arbetet med att skapa ett hållbart samhälle och att det inte bara är bilen som uppfattas som en löneförmån (med tillhörande miljöincitament).

Om lokala myndigheter vill nå en ännu högre marknadsandel för kollektivtrafiken och lösa trafikproblemen ännu snabbare måste åtgärder vidtas som försvårar för bilisterna. Det kan röra sig om begränsad framkomlighet till och inne i stadskärnan, förändrade parkeringsregler, framkomlighets- eller trängselavgifter osv.

Vid årsskiftet avrapporterades regeringsuppdraget "Koll Framåt" till Näringsdepartementet. Vägverket och Banverket har, i samverkan med samtliga branschaktörer inom kollektivtrafiken, tagit fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens utveckling. Programmet innehåller en mängd förslag kring hur målet för programmet – en kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik - kan uppnås.

Bättre miljö tack vare upphandlingskrav – svenskt exempel

Som exempel på att det som framförs i Grönboken inte är orealistiskt vill vi peka på ett svenskt gott exempel.

I avsnitt 2.2 i remissunderlaget under rubriken "Mot grönare städer" tas bl.a. upphandling i relation till miljöfrågor upp. Vi vill i det sammanhanget nämna arbetet med SLTFs miljöprogram som vi tagit fram tillsammans med medlemmarna (se bilaga). För ett antal år sedan påbörjades det programarbete som sedan resulterade i en rekommendation från SLTFs styrelse till medlemmarna om att använda långtgående utsläppskrav vid upphandling av i första hand busstrafik. Detta innebar att tuffare krav än gällande lagstiftning ställdes i upphandlingar avseende bussars utsläpp av bl.a. kolväten och partiklar. Införandet av de tuffa kraven har resulterat i att Sverige idag har en av världens renaste bussflottor i lokal och regional trafik med

avseende på utsläpp av bl.a. dessa ämnen. Efter denna framgång har programmet nyligen fått en ny inriktning. Rekommendationen från SLTFs styrelse innebär nu att år 2012 ska 40 % av medlemmarnas busstrafik rulla på förnybara bränslekällor och år 2020 ska motsvarande siffra vara 90 %. Detta innebär alltså att år 2020 ska 90 % av den fossila bränsleanvändningen vara urfasad (motsvarande siffra för fordonsflottan är idag ca 10 %).

Miljöprogrammet visar att våra medlemmar verkligen tar ansvar för utsläppsproblematiken. Vi menar att satsningar som dessa även skulle kunna stimuleras från statligt håll genom exempelvis en miljöbusspremie (jämför miljöbilspremie) eller genom fler incitament i fordonsbeskattningen (lägre utsläpp bör ge lägre beskattning).

Övrigt

I avsnitt 4 "Ekonomiska resurser" nämns ekonomiska verktyg för städer och ett resonemang förs kring möjligheten att bl.a. ta ut ett slags kilometerskatt för *alla* typer av fordon och infrastruktur. Vi anser att detta inte får drabba kollektivtrafikens fordon utan att man istället ska beakta totaleffekten av att exempelvis en buss kan ersätta ett antal personbilar. Kollektivtrafiken är definitivt inte betjänt av ett högre kostnadstryck och s.k. kilometerskatt skulle endast leda till en försämring av kollektivtrafikens konkurrenskraft.

SVENSKA LOKALTRAFIKFÖRENINGEN

Christer G. Wennerholm
Ordförande

Christina Bergström
Handläggare

Bilaga

1. Länk till SLTFs "Miljöprogram 2008"

<http://www.slutf.se/fileupload/pubdok/SLTFs%20Miljöprogram%202008.pdf>