



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2008-08-13

Ert dnr: M2008/1443/Mk
Vårt dnr: Lu 43/2008
Handläggare: Christina Bergström

Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
103 33 Stockholm

Remissyttrande: Miljömålen – nu är det bråttom! (Miljömålsrådet)

Inledning

Svensk Kollektivtrafik (tidigare Svenska Lokaltrafikföreningen, SLTF) är läns- och lokaltrafikens branschorganisation. Medlemsföretagen, trafik huvudmännen, har ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.

Vi avgränsar vårt yttrande till att i huvudsak kommentera de delar som indirekt eller direkt berör kollektivtrafikresande.

Generella synpunkter

I rapporten uttrycks en oro över bland annat huruvida målet ”Begränsad klimatpåverkan” kommer att nås. Transporter står för en stor del av utsläppen av koldioxid. Ett framgångsrikt sätt att få ner utsläppen från persontransporter är att öka kollektivtrafikens andel av de totala transporterna på bekostnad av individuellt resande med bilen. I rapporten lyfts också kollektivtrafiken fram som en bidragande åtgärd till att få ner utsläppen av växthusgaser.

Kollektivtrafiken har alltså goda möjligheter att bidra till att uppfylla målet ”Begränsad klimatpåverkan”. Men vi har tillsammans med våra medlemmar även arbetat mycket med målet ”Frisk luft” genom långtgående krav på utsläpp av kväveoxider och partiklar från kollektivtrafikens fordon (se vidare nedan).

Även när det gäller ”God bebyggd miljö” har kollektivtrafiken möjligheter att bidra till måluppfyllelse. Att utgå från och planera för kollektivtrafiken från början är mycket viktigt för att få energieffektiva persontransporter.

Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med flera branschorganisationer satt som mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Vi tror på samverkan mellan branschen och statliga aktörer (se vidare under rubriken Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken).

Svensk Kollektivtrafik jobbar som nämnts ovan aktivt tillsammans med sina medlemmar, länstrafikbolagen, för att minska den miljöbelastning som kollektivtrafikens fordon medför. Vi har därför tagit fram ett miljöprogram som genom tuffa utsläppskrav i upphandlingar avseende bl.a. partiklar och kväveoxider har gjort Sverige till ett föregångsland. Nu har programmet även som mål att fasa ut användningen av fossila bränslen (se vidare under rubriken Svensk Kollektivtrafiks Miljöprogram).

Specifika synpunkter på rapporten

4.4.4 Samhällsplanering som verktyg

En effektiv samhällsplanering är en av de viktigaste förutsättningarna för att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik. Det talas ofta om vikten av en samhällsplanering som stödjer kollektivtrafiken men i praktiken utförs ofta samhällsplaneringen så att kollektivtrafiken missgynnas och biltrafiken stärks ytterligare. Samhällsplanering som verktyg berör inte bara målet om ”God bebyggd miljö” utan är också en förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna ge ett kraftfullt bidrag till uppfyllandet av målet ”Begränsad klimatpåverkan”.

Vi anser att kommunerna mer medvetet ska planera för kollektivtrafik vid utbyggnaden av nya bostadsområden, arbetsplatsområden och service/verksamhetsområden. All samhällsplanering måste grundas på att den individuella bilanvändningen ska minska. Det är också viktigt att den utdragna och fördyrande planeringsprocessen förkortas genom att dubbelprovningar och möjligheten att i omgångar överklaga beslut tas bort.

6.1 Strategin för effektivare energianvändning och transporter, EET

6.1.4 Strategiska val idag påverkar framtiden

I texten beskrivs järnvägens viktiga roll i kollektivtrafiksystemet. Transport med järnväg ger relativt sett mycket låga utsläpp av växthusgaser. Men det bör påpekas att även busstransporter med förnybara drivmedel ger mycket låg klimatpåverkan och energianvändning jämfört med individuella biltransporter.

6.1.5 Styrmedelsförslag för EET-strategin

Stöd till framtagande av integrerade trafikplaner för städer respektive Infrastrukturinvesteringar för att nå miljömålen (sid. 239).

Beträffande dessa förslag vill vi knyta an till vad vi skrivit ovan om samhällsplanering. Vi menar att kollektivtrafiken bör genomsyra alla delar av samhällsplaneringen – trafik, bebyggelse osv. Då kan vi komma närmare ett hållbart och samtidigt funktionellt samhälle med betydligt lägre utsläpp av exempelvis växthusgaser.

Genomför investeringar som kapacitetsförstärker järnvägen (sid. 240)

Vi tillstyrker förslaget om en kraftig utbyggnad av spårkapaciteten. Det finns sedan lång tid stora brister när det gäller investeringar i och drift och underhåll av infrastrukturen vilket skapar framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Detta gäller särskilt i storstadsområdena samt i pendlingsstråk. Vi menar att regeringens kommande infrastrukturproposition måste ha en tydlig kollektivtrafikprofil och innehålla satsningar på en sådan nivå att det skapar förutsättningar för att snabbt råda bot på dagens framkomlighets- och kapacitetsproblem och att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt (se nedan om fördubblingsarbetet).

Statlig satsning på kollektivtrafik (sid. 240)

Vi tillstyrker förslaget om en statlig satsning på kollektivtrafiken. Vi, tillsammans med andra branschföreträdare, måste ta det största ansvaret för att skapa en attraktiv kollektivtrafik. Men vi klarar inte våra höga ambitioner och målsättningar om en kraftigt ökad kollektivtrafikandel om inte staten bidrar avseende exempelvis infrastruktursatsningar. I nedanstående stycke om arbetet med fördubbling av kollektivtrafikens andel återfinns våra tankar och förslag kring hur vi kan dela på ansvaret.

Höj bensin- och dieselskatten med 75 öre och räkna upp med BNP (sid. 240)

Nedan redovisar vi våra medlemmars målsättning om att till år 2020 fasa ut nästan all användning av fossila bränslen i lokal och regional kollektivtrafik. Tills vi når dit rullar dock många dieselbussar i vår trafik. Förslaget om höjning av bränsleskatten kommer därför att medföra kostnadsökningar för våra medlemmar. Kostnadsökningar kan komma att påverka priser och utbud. Vi vill här påpeka detta då det inte framkommer tydligt i någon konsekvensbeskrivning.

CO2-baserad fordonsskatt (sid. 240)

Rapportens förslag handlar om fordonsskatt för bilar. Vi vill passa på att säga några ord om bussars fordonsskatt. Vi menar att regeringen bör använda den som ett strategiskt transportpolitiskt verktyg för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och uppnå övergripande miljömål. Skälet till det är att nuvarande konstruktion av fordonsskatten inte tillräckligt premierar de effektivitets- och miljöinitiativ som branschen tagit under flera år. Vi beskriver exempelvis nedan hur våra medlemmar tillämpat miljökrav i upphandlingar vilket lett till att Sverige fått en av världens minst miljöpåverkande lokala/regionala bussflottor avseende utsläpp av t.ex. partiklar. Vi vill att Sverige även fortsatt ska kunna visa upp ett fordonsbestånd i världsklass inom ramen för en ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Förändringarna av fordonsskatten bör genomföras stegvis.

Förändra reseavdraget (sid. 241)

Vi vill att det införs ett reseavdragssystem som är avståndsbaserat och färdmedelsneutralt. Vi menar att nuvarande avdragssystem missgynnar kollektivtrafiken och gynnar bilresandet.

Förslag för mer förnybara bränslen (sid. 243)

I texten beskrivs behovet av att stimulera användning av etanol ("Ta bort EU:s importtull för etanol"). Vi menar att man då även bör stimulera användning av biogas.

Vi tillstyrker förslagen om att stötta EU:s arbete med certifiering av biodrivmedel, kvotpliktsystem för biodrivmedel för att uppfylla EG-direktivet samt demoanläggningar för kostnadseffektiva biobränslen ur den 2:a generationen. Kollektivtrafiken bör vara med i demoprojekt för bränsleanvändning.

När det gäller beskattning av förnybara drivmedel generellt vill vi poängtera vikten av en stabil beskattning. Då våra medlemmar satsar på en utfasning av fossila bränslen (se nedan) är det viktigt att förutsättningarna är så tydliga som möjligt över tiden för de alternativa drivmedel de ska välja mellan.

Svensk Kollektivtrafiks styrelse har alltså beslutat att rekommendera sina medlemmar att fasa ut användningen av fossila bränslen i den lokala och regionala kollektivtrafiken. Arbetet med detta beskrivs närmare i Svensk Kollektivtrafiks Miljöprogram (se nedan).

Ytterligare förslag som kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft

I detta sammanhang vill vi nämna ytterligare ett förslag som vi tror kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Vi anser att regeringen bör ta initiativ till att skattebefria förmånen av fria resor med kollektivtrafik. Detta är ett åtgärdsförslag som även återfinns i Klimatberedningens slutrapport. Utöver att arbetstagarna ska få slippa förmånsbeskattning på biljetter och kort till kollektivtrafiken som de får av sina arbetsgivare, bör arbetsgivarna själva få slippa betala sociala avgifter för dessa kostnader. Sådana skatteändringar är bra exempel på åtgärder som vi tror skulle bidra till att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Resenärerna upplever då också att staten vill stimulera miljövänliga alternativ.

Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken

I slutet av 2007 överlämnade trafikverken regeringsuppdraget ”Koll Framåt”, ett åtgärdsinriktat program för kollektivtrafiken med målet ”en kraftfull ökning av kollektivtrafikens marknadsandel”. Därefter, under början av 2008, presenterade en enad kollektivtrafikbransch för Näringsdepartementet ambitionen om att – för miljöns skull - fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. En fördubbling bidrar inte bara till att nå olika miljömål utan även andra angelägna samhällsmål såsom sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. Branschen visade för departementet en vilja och beredskap för att ta sin del av ansvaret för att nå målet. Men utgångspunkten är att staten måste skapa de nödvändiga förutsättningarna för att göra det möjligt.

Under våren har en gemensam handlingsplan för att nå målet tagits fram bakom vilken följande organisationer står: Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet samt Branschföreningen Tågoperatörerna. Handlingsplanen utgjorde underlag för de inledande överläggningar mellan branschen och regeringen som genomfördes i maj månad. Vi önskar att vi i en fortsatt dialog kommer fram till konkreta åtgärder som gör det möjligt för branschen att ta de första stegen mot målet om en fördubbling av kollektivtrafiken.

I den bifogade handlingsplanen, ”Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans”, kan man läsa om de åtgärder och insatser som gemensamt behöver genomföras för att nå målet. Flera av de förslag som miljömålsrapporten tar upp återfinns även i detta s.k. fördubblingsdokument såsom t.ex. infrastruktursatsningar.

De beräkningar vi har gjort beträffande utsläppsminskningar av koldioxid visar att en fördubblad kollektivtrafik skulle ge en minskning av utsläppen från persontransporter i Sverige med ca 23 %.

Svensk Kollektivtrafiks miljöprogram

Även om andelen kollektivtrafik skulle öka och fler väljer att lämna bilen hemma måste vi och våra medlemmar fortsätta att jobba med den egna miljöpåverkan. Svensk Kollektivtrafik har därför, tillsammans med sina medlemmar, tagit fram ett miljöprogram (se bilaga). För ett antal år sedan påbörjades det programarbete som sedan resulterade i en rekommendation från Svensk Kollektivtrafiks 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 Svensk Kollektivtrafiks styrelse till medlemmarna 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 utfasad (motsvarande siffra för fordonsflottan är idag ca 10 %). Flera medlemmar har redan skrivit under den avsiktsförklaring som innebär att de förbinder sig att följa styrelsens rekommendation.

I rapporten (sid. 300) uttrycks inga förhoppningar om att transportsektorn ska kunna bryta sitt beroende av fossila bränslen fram till år 2020. Men vi inom Svensk Kollektivtrafik har som ambition att nå just dit och vi hoppas att fler ska följa oss.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Christer G. Wennerholm
Ordförande



Charlotte Wäreborn Schultz
VD

Bilagor

1. "Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans" (Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Svenska Taxiförbundet)

<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Documents/pressdebatt/2008/fordubblingkollektivtrafik.pdf>

2. Svensk Kollektivtrafiks "Miljöprogram 2008"

<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/Fakta%20och%20publikationer/publikationer/SLTFs%20Milj%c3%b6program%202008.pdf>