

Remissvar

Miljödepartementet

Vårt diarienummer:
2022-01699

Ert diarienummer:
M2022/01364

Datum:
2022-11-01

SOU 2022:21 Rätt för klimatet

Sammanfattning

Vinnova tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissen för SOU 2022:21 - Rätt för klimatet.

Vår utgångspunkt för remissvaret är primärt de delar av betänkandet som berör den uppgift som Vinnova har – att främja hållbar tillväxt genom finansiering av behovsmotiverad forskning och utveckling av effektiva innovationssystem.

Vinnova anser att förslagen att underlätta elnätsutbyggnaden är bra och möjliggör en snabbare elnätsbyggnation, leder till ett stärkt systemperspektiv och till att större hänsyn kan tas till funktion, drift, säkerhet och god kvalitet på överföringen av el. Vilket är nödvändigt för att säkerställa omställningen, inte minst för elektrifieringen av transportsektorn. Vinnova fokuserar vårt remissvar på förslagen om att främja ett transporteffektivt samhälle och lämnar således inga synpunkter på förslagen som handlar om att underlätta elnätsutbyggnaden.

Vinnova anser att utredningen är väl genomarbetad och på ett bra sätt beskriver utmaningar och möjligheter med ett transporteffektivt samhälle samt belyser frågan om minskat trafikarbete. Vinnova ställer sig generellt positivt till många av utredningens förslag, vilka är steg i rätt riktning. Däremot anser Vinnova inte att dessa insatser räcker för att vi ska nå Sveriges klimatmål. En högre ambitionsnivå och kraftsamlingsuppdrag krävs för att vi ska lyckas ställa om vårt samhälle.

Forskning och innovation är avgörande för att Sverige ska nå klimatmålen. Ny teknik, användandet av data och artificiell intelligens är flera möjliggörare för detta. Vinnova ser det som problematiskt att dessa områden endast berörs ytligt i utredningen. Vinnova anser vidare att det är av stor vikt att forsknings- och innovationsperspektivet integreras tydligare i strategin om ett transporteffektivt samhälle.

Vinnovas ställningstaganden

Kapitel 7.2: Utsläpp från transportsektorn och trafikarbetets utveckling

Vinnova instämmer i utmaningarna som beskrivs i avsnittet, exempelvis det faktum att trafikarbetet från bilar stadigt har ökat utan att transportarbetet för dessa har hängt med, vilket innebär att transporteffektiviteten i systemet minskat.

Vinnova står bakom kritiken som utredningen ger till Trafikverkets prognosmodeller för det framtida transportsystemet. Det gäller både det faktum att prognoser inducerar trafik men inte minst kring det faktum att Trafikverket inte anser att det indexerade bilinnehavet kommer att ändras till 2040. Bilinnehavet i form av antal bilar per person bedöms i basprognoserna förbli i princip oförändrat fram till 2040.

Vinnova ställer sig även frågande till varför modellerna inte räknar in eller har mål om att minska trafikarbetet från utrikes flyg.

Vinnova
Sveriges innovationsmyndighet

Besöksadress:
Mäster Samuelstgatan 56,
101 58 Stockholm
Telefon: 08 473 30 00
www.vinnova.se

Fakturaadress:
Vinnova, FE 34, 838 73 Frösön
Levaransadress:
Klara Norra Kyrkogata 14, 101 58 Stockholm
Organisationsnummer: 202100-521

Kapitel 8.1: Transportsystemets klimatomställning och ett transporteffektivt samhälle

Eftersom mer än hälften av det totala trafikarbetet från personbilar sker utanför storstadsområdena, kommer det vara svårt att nå transportsektorns klimatmål utan negativa effekter för invånare och näringslivsaktörer på landsbygden. Därför är det viktigt att åtgärder för att begränsa biltrafiken genomförs över hela landet, inte enbart i storstadsregionerna. För att realisera målet om ett transporteffektivt samhälle behöver flera myndigheter, kommuner, regioner och andra aktörer samverka. Vinnova föreslår att en myndighet får i uppdrag att samordna arbetet, exempelvis Trafikverket. Samtidigt som åtgärder genomförs för att minska biltrafiken, behövs kompensatoriska styrmedel som satsningar på kollektivtrafik och cykel för att undvika att stora grupper uppfattar sig som förlorare, vilket sannolikt begränsar deras vilja att delta i omställningen. Vinnova instämmer med utredningen om att satsningar på kollektivtrafik och cykel både i städer och på landsbygden kan göras med hjälp av intäkter från styrmedelsskärpningar från biltrafiken för att nå klimatmålen.

Utredningen konstaterar att en begränsning av tillgängligheten till parkeringsplatser minskade bilinnehavet med upp till 15 procent i Norge. Dessutom hänvisar utredningen till en rapport av Fastighetsägarna som redovisar att driften av kommunal markparkering i Sverige subventioneras med över tre miljarder kronor per år. Prissättning av och tillgång på parkering påverkar såväl bilanvändning som bilinnehav. Skärpt parkeringspolitik behöver samspela med en väl fungerande kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster som bilpooler. Vinnova anser att arbetsplatser bör se över sin parkeringspolicy. Myndigheter i egenskap av stora arbetsgivare har goda förutsättningar att visa vägen till hållbar mobilitet. En konkret åtgärd är att myndigheter upphör att subventionera, eller på likvärdiga sätt slutar främja, upplåtandet av parkeringsplatser för bil till anställda.

Vidare kan myndigheter eller statligt ägda bolag ställa högre krav på hållbar mobilitet. Ett sådant exempel är att underlätta för hållbara transporter till och från statliga flygplatser. Swedavia, som nyckelaktör, kan ges i uppdrag att verka för förändrade resvanor och på så vis främja samåkning eller göra kollektivtrafik till ett naturligt resalternativ. Som ägare av flygplatserna har Swedavia möjlighet att upplåta de attraktivaste lägena utanför flygplatserna till kollektivtrafik samt olika samåkningslösningar.

Utredningen visar på utmärkta lokala insatser från Gent, München, Hamburg, Berlin, Wien och Zürich där städer genomfört åtgärder som resulterat i en ökad transporteffektivitet. Vinnova anser att möjligheten till statliga incitament eller stöd bör undersökas för de kommuner och regioner som vill satsa på ett transporteffektivt samhälle. Vi skulle kunna hämta inspiration från Norges byväxtavtal, där norska staten använder statligt stöd till de stadsregioner som tecknat avtal om nolltillväxtmålet för biltrafik. Dessa medel kan bland annat användas till bidrag för att sänka biljettpriser för kollektivtrafik. Alternativt används exempelvis ekonomiska styrmedel som incitament till regioner och kommuner som över tid kan uppvisa att åtgärderna de implementerat gett effekt i form av ökad transporteffektivitet och minskat trafikarbete.

I utredningen framgår möjligheter att minska trafikarbetet med personbil för både arbets- och tjänsteresor genom en ökad användning av informationsteknik (IT) och digitala hjälpmedel i kombination med ändrade regler, incitament och policys. Vinnova ser gärna att dessa åtgärder förtydligas och lyfts som möjliga åtgärder att utveckla vidare i kapitel 8. Sådana åtgärder skulle exempelvis kunna utformas som dagens friskvårdsbidrag, fast för ett hållbart resande, och skulle kunna användas till kollektivtrafikbiljetter, delade mobilitetstjänster eller cykel. Offentlig sektor kan bland annat föregå med goda exempel genom att myndigheter, regioner och kommuner på olika sätt verkar för att minska bilanvändningen till och från jobbet, samt att myndigheterna tillgängliggör parkeringsplatser för andra fordon exempelvis cyklar. Ytterligare förslag är att myndigheter redovisar hur de arbetar med att främja hållbara resealternativ för de anställda till och från arbetsplatsen samt vid tjänsteresor. Ett sådant alternativ möjliggör också för olika jämförelser och uppföljningar mellan myndigheter.

Kapitel 8.2: Transportplanering för ett transporteffektivt samhälle

Vinnova ser positivt på förslaget till tillägg i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket och att Trafikverket ska verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg ska minska. Vidare föreslår utredningen att införa en mätbar parameter, trafikarbete, för att

Vinnova
Sveriges innovationsmyndighet

Besöksadress:
Mäster Samuelsgatan 56,
101 58 Stockholm
Telefon: 08 473 30 00
www.vinnova.se

Fakturaadress:
Vinnova, FE 34, 838 73 Frösön
Levaransadress:
Klara Norra Kyrkogata 14, 101 58 Stockholm
Organisationsnummer: 202100-521

konkretisera begreppet transporteffektivt samhälle. Vinnova föreslår att Trafikverket även får kvantifierbara mål att minska trafikarbetet som löpande följs upp.

I sin helhet visar utredningen på nödvändigheten att identifiera de fordonsslag vars trafikarbete ska minska på grund av att de är energi- och resursintensiva. Det framgår att dessa fordonsslag är personbil, lastbil och flyg. Det bör förtydligas i Trafikverkets uppdrag.

Vinnova instämmer att fyrstegsprincipen behöver efterföljas bättre och ser positivt på utredningens föreslagna justeringar i nämnda förordningar. Ändringarna skulle medföra ökat genomslag för fyrstegsprincipen i transportplaneringen. I dag läggs få resurser på åtgärder för att realisera åtgärder för steg 1; tänk om och steg 2; optimera. Nuvarande regelverk om resursfördelning leder i många fall till att aktörer tar ett regelmässigt säkert alternativ och utför åtgärder som motsvarar steg 3; bygg om och steg 4; bygg nytt. För att öka antalet åtgärder inom steg 1 och 2 behöver kommuner och regioner finansiellt stöd, på ett liknande sätt som i dag ges för steg 3 och 4.

Vidare ställer sig Vinnova bakom förslaget att komma bort från prognoser som baseras på historisk trafikutveckling. Aktuella trendbrott såsom klimatfrågan speglas inte i historiska prognoser varför framtida infrastrukturplanering måste baseras på kalkyler i relation till tydliga mål, för klimatomställningen resp. för energiförsörjning (elnätsutbyggnaden). Om trafikarbetet ska minska över tid, behöver Trafikverkets prognoser spegla detta. Det är otydligt i utredningen om den föreslagna scenariobaserade prognosen ska ersätta nuvarande basprognoser eller enbart fungera som komplement. I ett stycke beskrivs att "regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla målorienterade prognoser utifrån ett mer transporteffektivt samhälle som komplement till dagens basprognoser". I ett annat stycke beskrivs: "Trafikverkets infrastrukturplanering utgående från prognoser behöver därför ersättas av en scenariobaserad transportplanering som inkluderar ökad samverkan med relevanta myndigheter". I ytterligare ett annat stycke framkommer att "Det innebär att Trafikverket ska ta fram och tillhandahålla scenarier för ett mer transporteffektivt samhälle som ska användas vid val och dimensionering av åtgärder i stället för nuvarande basprognos." Vidare framkommer det inte i utredningen hur dessa scenarion ska tas fram och hur scenariona korrelerar med prognosen. Om det inte tydliggörs hur scenariona ska användas, finns det en risk att scenariot med högst trafikmängd väljs, för att inte äventyra tillgängligheten för bil som ofta är den metod som tillämpas idag. Vinnova anser att samtliga scenarion bör utgå från att klimatmålet nås. Vidare önskar Vinnova bli tillfrågade för att ta fram scenariona i samverkan med andra myndigheter.

Vinnova står bakom förslaget att den nationella planen ska bidra till ett transporteffektivt samhälle. Vidare ser Vinnova det som mycket positivt att utredningen föreslår att tidigare beslutade infrastrukturobjekt omvärderas för att se om och hur de kan bidra till ett transporteffektivt samhälle.

Kapitel 8.4 Utvecklade stadsmiljöavtal

Vinnova ser positivt på det föreslagna uppdraget till Trafikverket om förhandlingsbaserade stadsmiljöavtal och samverkar gärna kring detta eventuella uppdrag.

Kapitel 8.5 Fyrstegsprincipen i miljöbedömningar av planer med betydande trafikflöden

Vinnova står bakom behovet att kommuner ska redogöra för trafikflödesförändringar i samband med kommunal planering eller vid investeringar i infrastruktur.

I detta ärende har generaldirektör Darja Isaksson beslutat. Handläggare Johanna Johansson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Filip Kjellgren, Lars Friberg, Erik Borälv, Christina Kvarnström och områdesansvarig enhetschef Andreas Netz deltagit.

Darja Isaksson

Vinnova
Sveriges innovationsmyndighet

Besöksadress:
Mäster Samuelstgatan 56,
101 58 Stockholm
Telefon: 08 473 30 00
www.vinnova.se

Fakturaadress:
Vinnova, FE 34, 838 73 Frösön
Levaransadress:
Klara Norra Kyrkogata 14, 101 58 Stockholm
Organisationsnummer: 202100-521

Vinnova
Sveriges innovationsmyndighet

Besöksadress:
Mäster Samuelstgatan 56,
101 58 Stockholm
Telefon: 08 473 30 00
www.vinnova.se

Fakturaadress:
Vinnova, FE 34, 838 73 Frösön
Levaransadress:
Klara Norra Kyrkogata 14, 101 58 Stockholm
Organisationsnummer: 202100-521