



Till regeringskansliet

Dnr V-2022-0574

KTH Remissvar Trafikanalys Rapport 2022:14 – Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning M2022/1828

I rapporten föreslås och rangordnas åtgärder indelade inom tre områden: 1) Ett transporteffektivt samhälle, 2) Hållbara förnybara drivmedel och 3) Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg. I rapporten föreslås också rangordning av åtgärder, ekonomiska konsekvenser och styrmedel (åtgärder) som berörs eller behöver utvecklas.

Som helhet stödjer KTH rapportens förslag. Vi bedömer den som välgrundad och realistisk i sina avvägningar.

Den forskning som bedrivs på KTH inom områdena transport samt hållbar utveckling och klimatomställning stödjer behovet av breda insatser inom de tre identifierade områdena, som behöver samverka, och att området Ett transporteffektivt samhälle är överordnat för att uppnå uppställda klimatmål. Detta ligger i linje med det trafikslagsövergripande förslaget (avsnitt 4.2) att införa Ett trafikeffektivpolitiskt samhälle som trafikpolitisk princip. Enligt rapportens definition (s 22-23) bidrar åtgärder inom området till bättre resursutnyttjande och har också potential för ekonomiska och sociala fördelar. Vi stödjer också att definitionen kan behöva utvecklas i och med förändringar i samhället och i takt med grad av måluppfyllelse.

Vi stödjer också konstaterandet (se exempelvis s. 23) om behovet av olika typer av åtgärder i olika delar av landet respektive i städer respektive landsbygdsområden, utifrån de olika förutsättningar som finns. I rapporten konstateras att åtgärder behövs på olika nivåer, inom Sverige, som komplement till det arbete som görs på EU nivå, och som i hög grad hänger samman med de lokala, regionala och nationella förutsättningarna (se avsnitt 2.3). Även det ligger i linje med forskning inom samhällsplanering och omställning som görs på KTH, där samspelet mellan olika förvaltningsnivåer och de speciella förutsättningar bl.a. geografiskt och i näringslivssammansättning spelar in. Vi stödjer också rapportens konstaterande om behovet av

I kapitel 4-8 presenteras förslagen per trafikslag och motiveras och rangordnas. Som nämnts ovan stödjer vi det trafikövergripande förslaget att lägga till Ett transporteffektivt samhälle som trafikpolitisk princip.

Kapitel 5 berör vägtrafik som har en central roll i klimatomställningen. En rad förslag ges som vi inte har några invändningar mot. Rangordningsmässigt kan möjligen åtgärden att utreda statlig finansiering av steg 1 och 2 åtgärder inom kommunalt och regionalt område och kollektivtrafik rangordnas ett steg högre, då det kan bidra till färre 3 och 4 åtgärder på statlig nivå, och har potential att vara både ekonomiskt och klimatomställningsmässigt effektiva. Men det är som helhet kombinationen av olika föreslagna åtgärder som har betydelse.

I kapitel 6 och 7 behandlas förslagen för sjöfart respektive luftfart, där vi anser de presenterade förslagen är relevanta.



I kapitel 8 (som bygger till stora delar på ett underlag från KTH) presenteras förslagen för järnvägstrafik, som idag har låg påverkan, men även där kan förbättringar ske, bland annat rörande principer för upphandling.

Politikområdet är komplext, och hur olika styrmedel/åtgärder kan bidra till måluppfyllelsen diskuteras i kapitel 9. Vi vill speciellt lyfta fram denna insikt att det är svårt, men nödvändigt, och att en kombination av många insatser behövs, och att en långsiktighet är nödvändig där vissa åtgärder gör nytta främst på lång sikt medan andra kan ge snabbare resultat inledningsvis men långsiktigt inte ha samma verkningsgrad. Det behövs därför en långsiktig stabilitet i styrmedel/åtgärder. Ett systemperspektiv är en förutsättning.

För alla delar i strategin, inte minst när det gäller elektrifiering, förnybara drivmedel och energieffektiva farkoster behövs fortsatt forskning och utveckling, och där samverkan mellan samhällsaktörer och näringsliv, i dialog med akademien, är en viktig förutsättning för att fortsätta driva klimatomställningen. Detta gäller även forskning som stödjer omställningen genom att studera åtgärdernas verkning och konsekvenser i relation till samhällsbyggandet i stort, för olika samhällsgrupper, offentlig sektor och näringsliv samt privatpersoner, samt regionekonomiska effekter och hur klimatåtgärder kan ge positiva verkningar inom samhället i stort.

Remissvaret har utarbetats av institutionen för samhällsplanering och miljö inom skolan för arkitektur och samhällsbyggnad.

Stockholm 2022-12-21

Anders Söderholm
Rektor