

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-11-17

Ärende
TN 2022-0769

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-12331651
jens.plambeck@regionstockholm.se

Svar på remiss – Trafikanalys rapport 2022:14 - Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden har av regionledningskontoret fått rubricerade rapport från Trafikanalys på remiss. Ärendet avser svar på remissen.

Beslutsunderlag

Trafikförvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Trafikanalys rapport 2022:14 – Förslag som leder till transportsektorns omställning

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret.

Trafikförvaltningens motivering till förslaget

Bakgrund

På uppdrag av regeringen har Trafikanalys inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen (2023–2026) tagit fram underlag med analyser och förslag som bidrar till transportsektorns klimatomställning.

De förslag som Trafikanalys presenterar har grupperats efter trafikslag samt åtgärdsområdena Ett transporteffektivt samhälle, Hållbara förnybara drivmedel och Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg.

Överväganden

Kollektivtrafiken har en viktig roll för hållbara transporter

Trafikförvaltningen anser att det är av stort värde att ta ett helhetsgrepp på frågan om åtgärder för en klimatomställning av transportsektorn. På så sätt ökar möjligheterna för klimatomställningen att bli både mer robust och effektiv och dessutom kunna bidra till ytterligare synergier kopplade till andra samhällsmål.

Stockholmsregionen växer och antalet invånare och arbetsplatser ökar, vilket innebär en generellt ökad belastning på transportsystemet. Detta medför i sin tur risk för ökad trängsel på gator och vägar och därmed längre restider, både i kollektivtrafiken och biltrafiken. I förlängningen riskerar detta att innebära försämrade regionala resmöjligheter och en försämrad regional arbetsmarknadsfunktion.

För att klara de ökade behoven av transporter behöver transportsystemet utvecklas för att fler ska kunna och vilja resa med kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedel, vilket är en central del av inriktningen kring transportsystemets utveckling i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFS 2050 (enligt PBL) och i Region Stockholms trafikförsörjningsprogram (enligt kollektivtrafiklagen). Kollektivtrafiken behöver därför vara konkurrenskraftig och erbjuda goda resmöjligheter i förhållande till annan motoriserad trafik. Även aktiva transporter så som gång och cykel behöver ta en större andel av transportarbetet och det också i form av kombinationsresor med kollektivtrafiken. I det korta perspektivet kan en ökad andel cykling som sker på bekostnad av och därmed minskning av kollektivtrafikresande ge en negativ påverkan på biljettintäkterna. Under pandemin var det tydligt. På sikt när

regionen växer och ökar i invånarantal så behöver transportslagen utvecklas och ses som komplement till varandra för att klara ett ökat resandebehov. Genom styrning och tydlig prioritering av rätt transportslag vid rätt plats kan en avlastning av kollektivtrafiken vid dess dimensionerande timmar ge en positiv ekonomisk effekt för kollektivtrafiken.

En kollektivtrafik som erbjuder goda resmöjligheter kan i kombination med en klok regional bebyggelseutveckling öka nåbarheten till arbetsplatser och service och samtidigt hålla nere trafikarbetet i regionen. En sådan utveckling innebär en ökad kollektivtrafikandel och bidrar till ett resurseffektivt transportsystem med minskad klimat- och miljöpåverkan.

En utvecklad och mer konkurrenskraftig kollektivtrafik har också en viktig social dimension genom att erbjuda förbättrade resmöjligheter för dem som inte har möjlighet att resa med bil eller når sina dagliga resmål på annat sätt.

Kollektivtrafikens bidrag till ett transporteffektivt samhälle

Ett mer transporteffektivt samhälle innebär att den regionala tillgängligheten och nåbarheten till viktiga målpunkter kan öka samtidigt som det trafikarbete som krävs för att uppnå samma tillgänglighet kan minska. Trafikförvaltningen instämmer i utredningens bedömning att en konkurrenskraftig kollektivtrafik är en viktig del av ett transporteffektivt samhälle och ser positivt på utredningens förslag att införa ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip.

Ett transporteffektivt samhälle behövs inte bara för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås, utan även för att minska sårbarheten inför eventuellt ökade drivmedelspriser, för att bidra till att transportsektorns utveckling ska vara socialt hållbar samt för att förnybara bränslen ska kunna användas till transporter som är svåra att elektrifiera, exempelvis flyg.

För att transportsektorn ska bidra till klimatomställningen i linje med klimatmålen behöver begreppet transporteffektivt samhälle konkretiseras för att få en nödvändig styrande verkan. Detta kan exempelvis ske genom att tydliggöra hur trafikarbetet behöver utvecklas för respektive fordonsslag med utgångspunkt i skillnader i energi- och resursintensitet.

Angående utredningens förslag om sänkt hastighet i tätbebyggt område kan trafikförvaltningen konstatera att sänkta hastigheter i tätort riskerar att medföra ökade driftskostnader för kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen anser

att det därför bör övervägas möjligheten att göra undantag för sänkta hastigheter för linjelagd busstrafik på bussgator och i busskörfält.

Trafikförvaltningen ser positivt på förslaget att slopa skattebefrielsen för fossilbränsle för sjöfarten. Genom att ta bort dagens skattenedsättning skapas incitament för aktörer att vidta olika åtgärder som minskar klimat- och miljöpåverkan.

Finansieringen av kollektivtrafiken

Trafikförvaltningen ställer sig positiv till utredningens förslag att staten på regioners och kommuners initiativ ska kunna tillsätta en förhandlingsperson för att ta fram lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. I Stockholmsregionen finns en lång tradition av förhandlingslösningar för att utveckla transportsystemet. Förhandlingar innebär att skilda parter bidrar med sin kunskap och med sina redskap så att ett brett spektrum av åtgärder kan prövas. Det öppnar också för synergier mellan insatser som normalt inte nås om parterna agerar var för sig, vilket skapar förutsättningar för högre kostnadseffektivitet såväl som för bättre hållbarhet.

Trafikförvaltningen anser att föreslagna paket ska kunna omfatta åtgärder både för att påverka transportmönster och användningen av befintlig infrastruktur (steg 1- och steg 2-åtgärder), men även ersättningsinvesteringar (steg 3-åtgärder) och investeringar (steg 4-åtgärder) för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Trafikförvaltningen instämmer även i förslaget att staten på lokala och regionala myndigheters initiativ bör kunna bidra med finansiering via lokala trängselskatter som en del i nämnda förhandlingsöverenskommelser, och att det i det sammanhanget ska övervägas om det är lämpligt att ge aktuella kommuner möjlighet att ta ut för ändamålet utformade parkeringsavgifter. Trafikförvaltningen anser att intäkterna från trängselskatterna dessutom borde kunna vara upp till regionen att ha beslutanderätt över.

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner, med starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i riket. Trots de pågående och planerade infrastrukturinvesteringarna i Stockholms län är behoven av nya investeringar i kollektivtrafiksystemet betydande.

Finansieringen bör även ses i ett bredare perspektiv och bör kunna inkludera ersättningsinvesteringar, drift och underhåll av de befintliga kollektivtrafikanläggningar som är basen för systemet.

Som en konsekvens av förändrat resande på grund av pandemin har frågan om att säkerställa statlig täckning för kollektivtrafikens driftskostnader aktualiserats.

Om inte kollektivtrafiksystemet utvecklas i takt med behoven riskerar regionens attraktivitet och förutsättningarna för bostadsbyggandet på sikt att försämrats. I Stockholmsregionen har nu fattats betydande beslut om pågående utbyggnad av kollektivtrafiksystemet. Dock behövs fortsatta satsningar för att kollektivtrafiken i länet ska kunna ta den roll som krävs för regionens utveckling enligt den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 och regionens trafikförsörjningsprogram och kunna hantera ett betydande ökat resande jämfört med nuläget. Behoven av medel till drift och utveckling av kollektivtrafiken har på så sätt en stark koppling till möjligheterna att klara andra regionala utmaningar som bostadsbrist, tillväxt, tillgänglighet och trängsel.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut medför inga ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning

Förslaget till beslut är ett remissvar och medför inga risker.

Säkerhetskonsekvenser

Förslaget till beslut innebär inga säkerhetskonsekvenser.

Konsekvenser för miljön

Förslaget till beslut innebär inga konsekvenser på miljön.

Sociala konsekvenser

Förslaget till beslut innebär inga sociala konsekvenser.

Expedieras till

Regionledningskontoret

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-11-17

Ärende
TN 2022-0769

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

David Lagneholm
Förvaltningschef Trafikförvaltningen

Jens Plambeck
Chef strategisk utveckling

Beslutas på trafiknämndens vägnar enligt ovanstående förslag:

Kristoffer Tamsons
Trafiknämndens ordförande

Beslutet anmäls till trafiknämnden.

