

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter
Att: Elvira Shakirova
103 33 STOCKHOLM

2017-06-19

Remissyttrande –Rapport 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken

BIL Sweden vill härmed lämna in följande synpunkter på Trafikanalys utredning.

BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Medlemsföretagen svarar tillsammans för runt 99 procent av nybilsförsäljningen i Sverige.

Påverkan på människors livsmiljö

Trafikanalys föreslår att andelen bullerutsatta ska vara en nyckelindikator för samhällets mål att minska negativ påverkan från trafikbuller. När det gäller bullerutsatta tror vi att det finns både möjligheter och risker med utvecklingen framöver. Elektrifiering av fordon och minskat buller från konventionella fordon ger en påtaglig förbättring i vägtrafiken med avseende på hur mycket buller varje vägfordon genererar. Å andra sidan finns en påtaglig risk att den starka urbaniseringen och trycket på bostadsbyggande i transportnära lägen drar åt motsatt håll och leder till fler som bor i bullerutsatta lägen framöver. Det kommer alltså inte att räcka med utvecklingen på fordonssidan för att komma tillrätta med bullerproblemen, utan det krävs också fler åtgärder vid infrastrukturen och fastigheterna. Risken är att ledtiderna blir många och åtgärderna dyra för att i efterhand komma tillrätta med buller i urbana miljöer. BIL Sweden föreslår därför att faktiska åtgärder för att minska bullret kontinuerligt mäts och diskuteras, så att de inte dröjer för länge. Nya lösningar kan också komma att krävas, vilket kan behöva ses som demonstrationsprojekt. Ett exempel på det är det Vinnova-finansierade projektet med Anti-bullertunnlar, där bl.a. Stockholms stad och Trafikverket deltar.

Godstransporternas energieffektivitet

Fordonstillverkarna arbetar hela tiden med att skapa skalfördelar som samtidigt medger en hög kund- och transportuppdragsanpassning av fordonen. Den indikator som kommer att användas mäter endast tunga vägtransporters effektivitet relaterat till den vikt de transporterar (tonkm). Detta mått är vad som finns tillgängligt i statistiken, men speglar inte alltid huruvida fordonen och ekipagen används optimalt i förhållande till transportuppdrag. I en allt mer tjänste- och konsumtionsbaserad ekonomi kan betoningen mycket väl fortsätta skifta från ”viktintensivt” till ”volymintensivt” och/eller ”värdeintensivt” gods. Trafikanalys borde, med tanke sin roll som central och officiell kunskapsinstans kring godstransporter, hitta ett kompletterande sätt att spegla och/eller resonera kring transporternas energieffektivitet som tar hänsyn till mer än bara transporterad vikt. Annars finns risken för att statistiken visar en falsk bild och föranleder politiska åtgärder som skulle kunna vara kontraproduktiva.

Användbarhet för alla i transportsystemet

BIL Sweden informerar om kvinnors bilinnehav, driver ett nätverk för kvinnor i branschen, stödjer kampanjen Dela Ratten och vill på de sätt vi kan verka för en jämställd och jämlik tillgång till körkort och bil. Trafikanalys föreslår inte körkortsinnehav som en nyckelindikator för ett jämställt och tillgängligt transportsystem. BIL Sweden vill problematisera detta. Vi har länge lyft fram körkortets starka - och ofta underskattade - betydelse för möjligheterna på arbetsmarknaden, särskilt för grupperna ungdomar och invandrare (<10 år i Sverige). Körkortsinnehavet skiljer sig idag starkt åt mellan etablerade och marginaliserade grupper i samhället. En HUI-studie från förra året som finansierades av bl.a. BIL Sweden visar att körkortsinnehavet är så lågt som 5 procent bland invandrade kvinnor som studerar. I etablerade grupper är körkortsinnehavet kring 90 procent. Regering och myndigheter borde göra mer för att främja allas tillgång till körkort och bil, vilket främjar både ett jämställt transportsystem och ett jämställt samhälle i stort.

Långsiktighet viktigt för transportpolitiken

Liksom Transportföretagen påtalar i sitt remissvar är det viktigt att Regeringen håller en öppen dialog kring transporters klimatpåverkan. I och med högt uppsatta mål är det än betydelsefullt att det finns långsiktighet och kontinuitet i transportpolitiska mål. Näringsidkare och industri ska kunna anpassa sig och våga investera i ny teknik utan att vara rädda för lagändringar. Transportpolitiken är oerhört viktig för Sverige och för att få ett fungerande regelverk behöver vi mer långsiktighet än mandatperioder. Ergo anser BIL Sweden att riksdagens transportpolitiska mål borde vara det som gäller.

Anledning att jobba särskilt med buller

Det pratas mycket om buller men ökat byggande och urbanisering gör att fler troligen kommer att bli bullerutsatta framöver. Elektrifiering är ingen *silver bullet* för buller i tätort då ekipagen bullrar mer än motorn över 30kmh. Hastighetsdämpande åtgärder på spår och vägar är verksamma men kostar tid och tillgänglighet och kan i vissa fall leda till högre emissioner. Åtgärder i/vid infrastrukturen har ofta långa ledtider och bör därför genast initieras. Kommuner i stort behov av bostäder talar om att tumma på bullerkrav för nybyggnation. Bedömning av uppfyllelse kanske därför även kan ske proaktivt, kanske genom en "bullerprognos"? Åtgärder kostar också pengar, säkert mer i efterhand. Trängselskatter går idag till mer infrastruktur som skapar mer buller. En del av intäkterna borde avsättas till bullerdämpning.

Digitalisering, effektivare transporter och konkurrenskraft

Att definiera hur transportbehovet ser ut i framtiden är mycket svårt. Helt säkert kommer vi se effektivare och smartare transporter men frågan är om vi kommer att se ett minskat transportbehov som följd av detta. När rapporten nämner vikten av att redan nu bereda "sambällsplanering för minskade transportbehov och minskad trafik" kan man skjuta sig i foten. Fordonsbranschen förnyas sig ständigt och har en stark konkurrenskraft men även en miljömedvetenhet och en vilja att leda utvecklingen framåt. Funktionsmålet borde mätas i termer av konkurrenskraft, vilket även har kostnads- och kostnadseffektivitetsaspekter. Detta kan uppnås genom att jämföra transporternas kostnads- och effektivitetsutveckling med den i andra länder.

De närmaste åren behöver utvecklingen av andelen förnybara drivmedel vara i fokus. På lite längre sikt måste bättre mått för elanvändningen inom vägtrafiken utvecklas. På ännu längre sikt är det angeläget att finna goda mått för hur förändringar inom samhällsplaneringens område kan bidra till en mer hållbar transportförsörjning. Vi bedömer dock att de föreslagna nyckelmåtten kommer att bestå över tid, och att det är de kompletterande måtten som kommer att ha varierande betydelse i olika skeden. Vi kommer snarare än ett minskat transportbehov se förutsättningar för jämnare nyttjande av infrastrukturen. Effektiviseringar leder till högre tillväxt och en ökad konsumtion av varor och tjänster som gynnar den svenska ekonomin. Det den svenska infrastrukturen inte erbjuder kommer andra länder istället att erbjuda. BIL Sweden föreslår att en konkurrenskrafts-check skulle då åtminstone göras vart fjärde år!

Victoria Elmgren,
BIL Sweden