

## Energimyndigheten

### **Underlag inför framtagande av strategi för omställning av transportsektorn till fossilfrihet**

Regionstyrelsen i Region Blekinge är regional kollektivtrafikmyndighet i Blekinge län och har ansvaret för vilka prioriteringar som ska göras för att kollektivtrafiken ska främja länets mål. Länets utvecklingsstrategi "Blekingestrategin 2014 – 2020" är utgångspunkt för planeringen av kollektivtrafiken och ett viktigt område är Miljö och Klimat. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beslutades senast 16 mars i år och här följer en beskrivning av Blekinges prioriteringar inom de områden som ni anger i er förfrågan. Underlag för det här svaret är också dialog med många olika grupper i samrådsprocessen som förgick framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet. I miljö- och energifrågor har vi genom medlemskap tillgång till Energikontor Sydost med värdefull expertis som stödjer vårt svar. **Fetmarkerad text** ger en sammanfattning av skrivelsen.

#### Områden som särskilt bör prioriteras

**Den fysiska planeringen** är avgörande när man väljer färdstätt då restid och komfort är viktigt. Under lång tid har bilen varit norm och kollektivtrafik/cykeltrafik har inte prioriterats tillräckligt för att det hållbara färdstättet ska väljas, i alla fall inte utanför storstadsområdena. Stadsmiljöavtalen som nu blir tillgängliga för några kommuner är bra exempel på statligt stöd till åtgärder som gynnar kollektivtrafiken. Dessa medel borde dock inte begränsas till några få kommuner utan vara tillgängliga i större utsträckning och den 50-procentiga medfinansieringen är ett hinder. Infrastrukturåtgärder för kollektivtrafik gör störst nytta i städer på kommunalt vägnät och inte på det statliga vägnätet.

**Skatter och avgifter** styr beteenden då kostnad vägs in när man väljer sitt färdstätt. Fordonsskatter, bränsleskatter, parkeringsavgifter och trängselskatter som påverkar de dagliga kostnaderna och är därför ett viktigt område för en nationell strategi.

Slutligen nämner vi **bränslen** som påverkar direkt nettotillskottet av växthusgaser. Här kan kollektivtrafiken vara en bas för framtagande av fossilfria bränslen som även kan användas för annan yrkestrafik och den privata trafiken. I Blekinge är kollektivtrafiken snart fossilfri och vi är på väg att ta nästa steg mot eldrift som förutom ett nolltillskott av koldioxid även ger förbättrad lokal miljö i städerna.

#### Identifierade hinder och utmaningar

Det finns ett mycket stort stöd för höga ambitioner för kollektivtrafiken men det som begränsar är **ekonomiska begränsningar**. Kommuner och Landsting täcker till

mycket stor del underskatten i våra kollektivtrafiksystem medan det största värdet i fossilfrihet ligger på global nivå. De nya kostnader som är förknippade med utbyggnad av kollektivtrafik och uppgradering till miljö- och klimatvänliga fordon bromsas ofta då det även finns ekonomiska behov på inom områden som är högre prioriterade i kommunerna.

**Tröghet i tekniska strukturer** kan exemplifieras med fordonstillverkare som har lagt mycket utvecklingskostnader i befintlig teknik och har mångåriga affärskontakter vilket gör det svårt för t.ex. elfordon att konkurrera. Här behövs kraftiga styrmedel för att göra den nya tekniken lönsam.

#### Pågående aktiviteter som bör beaktas

Här tänker vi först på resultatet av **Cop21** där styrmedel börjar beslutas. Strategin bör hantera utvecklingen av dessa styrmedel för att göra det tydligt att de hållbara alternativen också är de som kommer att gynnas alltmer framöver. Ett exempel på motsatsen är prisrasen för fossila bränslen som har bidragit till en inbromsning av kollektivtrafikens utveckling och en tillbakagång för försäljning av förnybara bränslen.

Även pågående framtagning av **infrastrukturplaner på såväl nationell som regional nivå 2018 – 2029** är avgörande för utvecklingen av fossila bränslen. Region Blekinge har förordat det tredje alternativet gällande inriktning för Trafikverket där en prioritering av kollektivtrafik och främjande av minskad klimatbelastning är tydligast.

Slutligen är **Sverigeförhandlingen och snabbtågsatsningen** i mellersta och södra Sverige viktig för bra alternativ för de längre resorna. I Blekinge är en anslutning i Växjö mycket avgörande för att kunna erbjuda mindre klimatbelastande alternativ till bil och flyg för Stockholmsresorna.

#### Förslag på regelförenkling

I vårt trafikförsörjningsprogram har vi nämnt våra länsgränser som ett hinder för kollektivtrafikresor. I flera relationer innebär länsgränser ofta att resan blir dyrare. Här behövs nya system som inte hindrar kollektivtrafikens utveckling och minskar konkurrenskraften mot bilen. Kollektivtrafikbranschen har ett uppdrag att ta fram ett nationellt biljettsystem där det ska vara **enkelt att köpa biljett i flera län och hos flera trafikhus** oavsett om det är i privat eller offentlig regi. Denna utveckling bör vara en del av strategin.

#### Förslag på specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning

Som vi skrev under första punkten är den fysiska planeringen avgörande för omställningen till fossilfrihet. Statliga medel bör i större utsträckning **stödja prioritering av kollektivtrafik främst på det kommunala vägnätet**. Exempel är bussfiler och laddstationer för elbussar som är viktiga för omställningen.

Bidrag eller **premier** för inköp av **miljövänliga fordon** som den aktuella elbusspremien minskar tröskeln till den nya tekniken. Staten bör på samma sätt **differentiera skatten mer mellan fossila och förnybara bränslen** för att göra det hållbara alternativet lönsamt.

I många år har **avdragsrätt för kollektivtrafikresor** diskuterats. Denna fråga borde tas upp i strategin tillsammans med dagens avdragsrätt för bilresor med målsättningen att främja kollektivtrafiken.

#### Avslutning

Region Blekinge har i sin dialog med såväl politiska organisationer som andra samhällsgrupper fått bilden av en stor medvetenhet om dagens problem med temperaturökningen till följd framförallt koldioxidökningen. Vi har tagit beslut om ett trafikförsörjningsprogram med höga ambitioner gällande kollektivtrafiken där ett viktigt mål är en mindre klimatbelastning från trafiken. Vi deltar gärna i det fortsatta arbetet med denna nationella strategi för att nå ett mer energieffektivt transportsystem.