



Stockholms läns landsting

registrator.trf@sll.se

Stockholm 2017-09-29

TRN 2016-0082

Remissyttrande angående Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen

Sveriges Bussföretag lämnar detta yttrande i samarbete med Stockholms läns Bussbranschförening, som är en regional förening inom Sveriges Bussföretag och som företräder bussföretagen i Stockholms län. Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

I förordet till förslaget till Klimatfärdplan redovisas ”Den regionala klimatfärdplanen 2050 ska bidra till att samordna och regionalisera nationella, lokala och enskilda satsningar. Dagens och framtidens insatser behöver långsiktighet, samt ett helhetsperspektiv och ett regionalt sammanhang.” Sveriges Bussföretag instämmer i det. Dock tycker vi att det brister i helhetsperspektivet.

I Klimatfärdplanen betonas att det är viktigt att gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Samma prioritering gör Stockholms stad. Samtidigt konstaterar vi att det i Stockholm byggts och breddats cykelbanor samt gångbanor och att det tillgängliga vägutrymmet för busstrafiken därmed minskats. Bussar är som bekant stora, breda fordon och behöver tillräckligt utrymme för att kunna ta sig fram. I Stockholms stads förslag till Trafik- och gatumiljöplan för City som nyligen varit ute på remiss presenteras 26 idéförslag som nästan alla innebär att det tillgängliga vägutrymmet för motordrivna fordon krymper ytterligare till följd av utbyggnad av breda cykelbanor och gångtytor. Några av förslagen innebär även att kollektivtrafikkörfält tas bort. Med detta vill vi säga att det helt nödvändigt att åtgärder vidtas för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken med buss och inte tvärtom som redan skett i Stockholm och planeras ske i ökad omfattning i framtiden.

Sveriges Bussföretag saknar i Klimatfärdplanen en redovisning av turism- och besöksnäringens betydelse för Stockholms län och hur denna näring beaktas i planen. Länet och Stockholm är ju mycket populära att besöka. Många turister och besökare reser till Stockholm och länet med buss. Många vill också ha möjlighet till rundtur med buss för att besöka sevärdheter. Det gäller bland annat den stora mängden kryssningsturister som årligen ankommer till Stockholms hamnar. Det är viktigt att detta kollektiva resande med buss har goda förutsättningar bland annat avseende framkomlighet, parkeringsmöjligheter och angoringsmöjligheter till hotell m.m.



Denna växande turistverksamhet som genereras genom beställningstrafik med buss i Stockholms stad uppskattas till mer än 1,1 miljarder kronor år 2014 (HUI:s rapport "Beställningstrafiken betydelse för Stockholms stad", juni 2015.) Dessutom har beställningstrafiken med buss en stor ekonomisk betydelse i och med att den transporterar företagsgrupper, föreningar och andra grupper i Stockholm med omnejd.

Kapitlet om transportsektorn har i planen getts rubriken "Transportsektorn: nu måste omställningen börja på allvar". Sedan, i första stycket i den löpande texten, direkt under rubriken redovisas "Det behövs en stor omställning inom transportsektorn och länet är redan inne i den. Attityder förändras, ny teknik införs och nya typer av fordon och mobilitetstjänster utvecklas." Det senare är korrekt och mot denna bakgrund är rubriksättningen motsägande och felaktig.

Sveriges Bussföretag reagerar över den gamla statistik från 2014 som redovisas beträffande "Fördelningen av transportbränslen inom länets vägtrafik" (Figur 8 m.m. i kapitlet om Transportsektorn). Som torde vara bekant är det en väldigt snabb utveckling av helelektriska vägfordon, hybridfordon, fordon som körs på drivmedlet HVO, inte minst inom busstrafiken. Det stämmer därför inte att redovisa att "Fossila drivmedel står fortfarande för 80 procent av transporternas energianvändning." SLL bör använda nyare och relevanta statistikuppgifter och bör även precisera om det är vägtransporter som avses, och inte enbart skriva "transporter/transporterna". I planen redovisas att det är viktigt med en dämpad utvecklingstakt inom trafiken att det är angeläget att transporterna minskar. Det är ett felaktigt resonemang och felaktiga utgångspunkter. Transporter, rörlighet och tillgänglighet är något positivt. Det är inte transporterna som ska minska utan transporternas klimat- och miljöpåverkan.

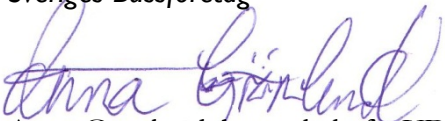
Sveriges Bussföretag är frågande till vad som innefattas i Figur 9 Länets transportsektor: utsläppsbana, vägval, energianvändning och drivmedelsmix. Innefattas alla de person- och godstransporter som kommer till länet från övriga landet? Som nämnts är det många personer som vill besöka och turista i Stockholms län. Länet är också ett stort underskottsområde bland annat när det gäller livsmedel, som ankommer från de sydligare delarna av landet, oftast med lastbil.

I avsnittet "Kollektivtrafikens särskilda bidrag till klimatomställningen" nämns busstrafiken knappast alls. Sveriges Bussföretag tycker att det bör specifikt tas upp att det är ytterst angeläget att framkomligheten för busstrafiken förbättras.

Planen avslutas med en förteckning över värdefulla websidor och källor för klimatarbetet. Sveriges Bussföretags hemsida www.sverigesforetag.se, statistikrapporten "Statistik om bussbranschen" som årligen publiceras samt HUI:s rapport "[Beställningstrafiken betydelse för Stockholms stad](#)" bör även redovisas i förteckningen.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag



Anna Grönlund, branschchef, vVD