

Erika Ullberg
Svenska Gasföreningen
08-692 18 54
073-255 23 44
erika.ullberg@gasforeningen.se

N2009/4523/TR
Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 33 Stockholm

Yttrande över "En ny kollektivtrafiklag" SOU 2009:39

Svenska Gasföreningen är en medlemsfinansierad branschorganisation som arbetar med energigaserna; biogas, fordonsgas, gasol, naturgas och vätgas. Flera av våra medlemmar är kollektivtrafikaktörer, samt producenter och distributörer av drivmedel. Vi är inte en officiell remissinstans, men vill ändå framföra några synpunkter på denna utredning.

Vi vill framför allt betona att utredningen har skapat oro hos många av våra medlemmar. Farhågor finns om att utredningen på ett oacceptabelt sätt försvårar arbetet med att minska användningen av fossila drivmedel. Många regioner i Sverige har kommit långt när det gäller arbetet med att minska utsläppen som belastar klimat och miljö. Inom EU finns målet om 10 procent biodrivmedel till år 2020. Regionala och lokala mål finns om att i högre takt använda förnybar energi och att exempelvis till år 2030 vara fossiloberoende. Skånetrafiken, Storstockholms Lokaltrafik, Västtrafiken och Östgötatrafiken är några exempel på kollektivtrafikaktörer som använder gas som drivmedel för delar av sin fordonsflotta.

Genom att nyttja biogas till persontrafik, taxi, färdtjänst och busstrafiken så uppnås en mängd miljöeffekter och den sammantaget kraftigaste minskningen av växthusgaser. Vi ser kollektivtrafikens samhällsnytta i form av minskade trafikolyckor, minskat behov av parkering, slitage av vägar etc. Att resa kollektivt på bekostnad av bilismen innebär en miljöförbättring i sig. Biogas är det drivmedel som lämpar sig extra väl till busstrafik i tätorter. Främsta skälet är de låga emissionerna, men också lägre bullernivå, bättre arbetsmiljö och enklare distribution av drivmedel genom rörledningar och depåtankningar är viktiga argument.

Fordonsgas är samlingsnamnet för all gas som används som drivmedel och idag består den av i genomsnitt 65 procent biogas, en siffra som ökat stadigt under senaste åren. På flera orter i landet är huvuddelen av all gas som används till busstrafiken lokalt producerad biogas. Att ha naturgas som back-up, om tillgången till biogas tillfälligt och oförutsett minskar, är dock avgörande för att få en välfungerande marknad. Naturgas kan transporteras i gasform men också i flytande form och därmed distribueras på båt, väg eller spår till alla de platser i landet där det efterfrågas.

Biogas är ett förnybart drivmedel som framställs genom rötning av organiskt avfall som matrester, vattenslam, gödsel och restprodukter från lantbruket. Eftersom biogas produceras och nyttjas lokalt ges också en bättre försörjningstrygghet. Naturgas ger 25 procent lägre koldioxidutsläpp jämfört med olja, samt närmast noll i utsläpp av andra miljöbelastande ämnen som svavel, partiklar och tungmetaller. Det gör att luftkvaliteten förbättras vilket ger positiva effekter på folkhälsan.

Vi befarar att utredarens förslag att miljökrav endast får ställas på fordon är en klar försämring jämfört med dagens modell där miljökrav ställs på *trafiken* och på *verksamheten*. Att ställa krav på fordonen är ett trubbigt verktyg för att säkerställa god luftkvalitet. Det är bättre att ställa så kallade funktionskrav på kollektivtrafikens samlade utsläpp i ett område. Användningen av gas till bussflottan kräver ett långsiktigt arbete. Volymer av biogas måste framställas parallellt med att fordonsinköp sker och att naturgas som back-up tillförsäkras.

Landets olika operatörer måste ges stor frihet för att sätta samman sin vagnpark på lämpligt sätt. Om man följer utredningsförslaget finns risk för att operatören måste skaffa helt nya fordon, vilket blir mycket kostnadsdrivande. Alternativt måste lägre miljöklasser tillåtas med högre medelutsläppsnivåer som följd. Med tanke på den klimat- och miljödebatt som nu pågår är detta en utveckling som inte bör understödjas.

Ett område med stor potential för effektiviseringar och resandeökningar är trafiken i de större städerna. Detta ställer stora krav på samverkan med kommuner och berörda operatörer. I betänkandet föreslås att de kollektivtrafikansvariga myndigheterna förbjuds att ordna kollektivtrafik i egen regi m.m. Utredaren går här längre än EG-rätten. Vår uppfattning är att frågan om en verksamhet ska bedrivas i egen regi eller inte måste kunna beslutas av den regionala beslutsnivån.

Vi ser positivt på en utveckling mot ett ökat politiskt inflytande på en mer strategisk beställarnivå. Det är angeläget att kommunerna även fortsättningsvis har ett stort inflytande när det gäller kollektivtrafikens utveckling. Detta mot bakgrund av att den huvudsakliga trafiken är lokal och att sambandet mellan kollektivtrafik och andra samhällsutvecklande frågor avgörs på kommunal nivå såsom fysisk planering och annat.

Genom att se lokal energi- och drivmedelsförsörjning som en helhet kan stora samordningsvinster uppnås gällande avfallshantering, vattenförsörjning, värmeproduktion och biogasproduktion för fordonsdrift. Samtidigt vill vi understryka nödvändigheten av att kollektivtrafiken samordnas och planeras utifrån en regional nivå. I övrigt har Svenska Gasföreningen inga principiella synpunkter på frågan om eventuellt nya regionsindelningar i landet som nu diskuteras. Vi har inte heller i övrigt några konkreta synpunkter på de förslag till kollektivtrafikens organisation som utredningen föreslår.

Stockholm 2009-09-17



Anders Mathiasson, vd