

# Klimatkommunernas yttrande på Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Diarienummer: N2017/05430/TIF

---

## Sammanfattning

- Det är positivt att Trafikverket utgår från klimatmål och hållbarhetsaspekter i större utsträckning än vid tidigare planer.
- Klimatkommunerna ser positivt på prioriteringen av drift och underhåll i planen, men anser att det är tveksamt om klimatmål uppnås då utbyggnad av vägtrafik fortsätter.
- Vi anser att Trafikverket borde ta ett större ansvar för steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen.
- Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjö behöver påskyndas, samtidigt som satsningar behöver fördelas över hela landet.
- Vi instämmer i Trafikverkets analys att det även krävs andra åtgärder och styrmedel för att nå klimatmålen.

## Investeringsram och fördelning

Klimatkommunerna ser positivt på att regeringen utökat den totala medelsramen för transportinfrastruktur under perioden med 100 miljarder till 622,5 miljarder. Däremot borde fördelningen se annorlunda ut. Direktivet säger att av dessa ska 333,5 miljarder gå till utveckling av transportsystemet (varav 36,6 miljarder går till länsplaner), 125 avsätts till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och 164 miljarder ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar samt medfinansiering av enskilda vägar. Ska Sverige klara uppsatta klimatmål bör större satsningar ske på exempelvis järnväg och cykelväg. Dessutom borde mer resurser fördelas till kommunerna, via Länsplanerna. Kommunerna behöver långsiktiga förutsättningar, men samtidigt ett ökat tempo i åtgärderna.

## Fyrstegsprincipen

Kommunerna vidtar idag olika åtgärder för att minska klimatpåverkan från transporter. Verktygslådan som står till deras förfogande när det kommer till att påverka bilresandet är dock begränsad. De saknar inflytande över skatter och styrmedel och blir på så sätt beroende av den statliga nivån.

Samtidigt som kommunerna upplever en oförmåga att påverka saknas det även en tydlighet kring de statliga ambitionerna om vem som ska bidra med vad. Exempelvis kan det uppstå diskussioner då Trafikverket genomför en åtgärdsvalsstudie enligt fyrstegsprincipen. Grundtanken att "tänka om" (steg 1) eller att "optimera" (steg 2) innan stora konstruktioner initieras är positiv. Däremot borde

Trafikverket även bekosta dessa mjukare åtgärder då de sparar många miljoner på att slippa göra en större investering. Det är positivt att informations- och kunskapshöjande åtgärder nu, till skillnad från tidigare, åtminstone nämns i den nationella planen. Men tyvärr är det alltför otydligt hur detta arbete är tänkt att ske, framförallt vad gäller medborgar- och trafikantinformation. Trafikverket borde alltid jobba utifrån och ansvara för hela fyrstegsprincipen, inte bara i redan beslutade steg 3- och-4-projekt.

### **Cykel**

Eftersom cykel lyfts som ett prioriterat område borde planerade cykelvägar få ett större utrymme i planen. Inte bara genom att cykel borde ses som ett eget trafikslag och därmed möjliggöra för utbyggnad av stråk anpassade till pendling med elcykel exempelvis, utan även att per automatik planera för gc-väg vid utbyggnad/underhåll av övriga vägar. Trafikverket måste utöka sitt samarbete med kommuner, landsting och regioner samt konkretisera sitt arbete med gång, cykel, kollektivtrafik och godstransporter i tätorter och städer.

En försvinnande liten del av budgeten går till gc-åtgärder i förhållande till andelen som gör sin resa med cykel. Trafikverket borde här vara mer progressiva i sina prognoser. Med elcykeln växer det avstånd som man är beredd att cykelpendla (förr 5 km nu 12 km enligt senaste mätningar i Stockholm) och snabbcykelvägar/stråk anpassade till pendling med elcykel borde vara en del av planeringen. Kommuner gör omfattande satsningar på cykelinfrastruktur och Klimatkommunerna anser att det är viktigt att staten möter upp med utökade investeringar.

Nationella planen borde ge mer pengar till länsplanerna som öronmärks till cykelinvesteringar. Trots goda intentioner med ökat utrymme för stadsmiljöavtal i syfte att minska bilåkandet är det fortfarande en för liten del av budgeten som går till gång- och cykelåtgärder jämfört med dess resandeandel och den potential som cykeln har.

### **Godstransporter**

För att nå klimatmålen krävs både rätt infrastrukturinvesteringar och styrmedel som gör att infrastrukturen används rätt. Därför måste det göras större satsningar på att möjliggöra överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjö. Enligt Trafikanalys innebär varje tonkilometer som flyttas över från väg till sjö en minskning av koldioxidutsläppen med 50 %. Om de totala externa effekterna räknas in är reduktionen över 70 %.

Det är dessutom viktigt att resurser och satsningar fördelas över hela landet. Ett exempel på detta är Norrlandskusten (Umeå- Luleå), den mest tätbefolkade delen i Sverige som inte förbinds med järnväg. Brister som denna begränsar såväl person- som godstransporter och en utbyggnad behöver ske för att minska utsläppen.

### **Stadsmiljöavtalen**

Det är positivt att Stadsmiljöavtalen förlängs under hela planperioden och att det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kr. Det är också positivt att Stadsmiljöavtalen utvecklats till att gälla cykelsatsningar. Klimatkommunerna anser att även gångåtgärder borde omfattas.

Vi ser även ett behov av ett helhetsgrepp av infrastruktursatsningar. Det saknas idag en överskådlighet både vad gäller finansiering och ansvar. Exempelvis behöver kopplingen mellan länsplanerna och Stadsmiljöavtalen bli tydligare.

### **Om Klimatkommunerna**

Klimatkommunerna är en förening med 36 kommuner och en region som medlemmar. Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

För styrelsen



Karin Thomasson, ordförande i Klimatkommunerna