

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Klimatkommunernas yttrande

12021/02884

Om förslaget

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 omfattar 799 miljarder varav drygt hälften föreslås läggas på nyinvesteringar och knappt hälften på vidmakthållande, det vill säga underhåll av vägar och järnvägar.

Tre etapper för nya stambanor för höghastighetståg utgör 104 miljarder. Investeringar i väg utgör 46 miljarder, vilket är en ökning med 15 miljarder från förra planen. Ännu ej byggstartade projekt utgör huvuddelen (37,7) av dessa.

Till stadsmiljöavtal avsätts 9 miljarder under planperioden, vilket är 3 miljarder mindre än vad som angavs i inriktningsunderlaget.

Transporteffektivitet – vems ansvar?

I direktivet finns ett krav på att redovisa: *På vilket sätt och i vilken utsträckning förslagen till planer bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället?*

Trots detta nämns knappt transporteffektivitet. I remissvaret till inriktningsdirektivet lyfte Klimatkommunerna, tillsammans med flera andra remissinstanser, vikten av att den nationella planen hjälper till att styra mot ett transporteffektivt samhälle.

I inriktningsunderlaget beräknade Trafikverket att klimatmålen nås genom "omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser". De investeringar som görs i infrastrukturplanen bedöms inte ingå i strategin att nå klimatmålet. Anledningen till detta menar Trafikverket är att satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel "bara i blygsam utsträckning bidrar till att minska transportsektorns klimatutsläpp".

Att tydligt styra mot ett transporteffektivt samhälle med minskade utsläpp ger resultat. Det kan påvisas från flera kommuner och regioner. Och ska klimatmålet nås måste vägtrafikarbetet minska. Kommuner kan inte på egen hand förändra transportsystemet, eftersom kommuner inte är isolerade platser. Resandet sker regionalt och nationellt. Alla nivåer måste styra åt samma håll om vi ska nå resultat: hela transportsystemet behöver beaktas och varje beslut, på såväl nationell, som lokal och regional nivå, behöver analyseras utifrån klimatmålet. Klimatpolitiska rådet påpekar detta i sin årsrapport för 2019, där de skriver: "Planeringen av Sveriges infrastruktur baseras inte på att

Remissvar
 Klimatkommunerna
 Antaget av styrelsen 2022-02-22

klimatmålen ska uppnås, utan på prognoser för ökad vägtrafik som inte är förenliga med 2030-målet. Prioriteringsordningen för investeringar i infrastruktur – den så kallade fyrstegsprincipen – tillämpas inte i praktiken. Städernas större möjligheter till mer effektiva transporter, såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik, utnyttjas inte fullt ut.”

Kommuner, och framförallt städer, behöver Trafikverkets hjälp för att nå målet om 70 % minskning av koldioxidutsläppen i transportsektorn till 2030. De positiva synergieffekterna av minskad biltrafiken är många. För kommuner väger inte minst ytbesparingarna tungt. Genom att minska bilanvändandet kan ytor som använts till gator och parkeringar göras om till grönytor eller för att bygga bostäder. Ett mer transporteffektivt samhälle uppfyller också flera av hänsynsmålen, så som bättre luftkvalitet, mindre buller och bättre hälsa genom att fler går, cyklar och åker kollektivt.

Cykelsatsningar otillräckliga

Vi menar att Trafikverket missar den potential som finns i att flytta över korta resor med bil till cykel. Cykelpendlandet stimuleras av snabba cykelvägar. Enligt mätningar från Stockholm Stad är det avstånd man är beredd att cykelpendla ca 12 km. Kommuner gör omfattade satsningar på cykelinfrastruktur och Klimatkommunerna anser att det är viktigt att staten möter upp med utökade investeringar. Några exempel på nationella cykelstråk som borde prioriteras är Märstastråket och Täbystråket.

Cykelvägar borde få ett betydligt större utrymme i planen. Inte bara genom att cykel borde ses som ett eget trafikslag (därmed möjliggörs exempelvis utbyggnad av stråk anpassade till pendling med elcykel), utan även att per automatik planera för g/c-väg vid utbyggnad/underhåll av övriga vägar. Här har till exempel utbyggnad av cykelvägar längs järnvägsspår en stor potential. Trafikverket måste utöka sitt samarbete med kommuner, landsting och regioner samt konkretisera sitt arbete med gång, cykel, kollektivtrafik och godstransporter i tätorter och städer. Därför skulle mer pengar till länsplanerna också vara önskvärt.

Vi vill även lyfta behovet av att göra det möjligt för kommuner att anlägga g/c-vägar längs med det statliga vägnätet. Kommuner uppger att kostnaden för statliga cykelvägar är betydligt högre än de kommunerna anlägger själva. En kostnadsdrivande del är den inledande fasen med vägplaner som är mycket omfattande och där konsultkostnaderna hinner bli mycket höga. Största vinsten med kommunen som ansvarig vore att slippa göra vägplan utan bara en projektering. Investeringskostnaden skulle då kunna minskas till cirka en tredjedel, förstås beroende på utförande av cykelbanan. Samtidigt behöver Trafikverkets arbete med klimatkrav vid upphandling av investerings- och underhållsprojekt spridas till att omfatta alla projekt, såväl nationella som lokala, och successivt vässas.

Stadsmiljöavtalen – varför sänka ett vinnande koncept?

I direktivet till nationell plan finns ett nytt redovisningskrav: *En redovisning av hur medel för stadsmiljöavtal hittills har fördelats. Analyserna ska tydligt visa i vilken utsträckning förslagen bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås.*

Remissvar
Klimatkommunerna
Antaget av styrelsen 2022-02-22

K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik, har gjort en uppföljning av stadsmiljöavtalen. I rapporten *Effekter av stadsmiljöavtalet – Utvärdering av försöksperioden 2015-2018*, redovisar K2 att: *Resultaten visar på ökning av kollektivtrafikresandet och cykeltrafiken med 8,8 procent respektive 6,1 procent, medan biltrafiken minskat med 5,5 procent. För de 33 avtal med ett totalt stöd på 292 miljoner kronor där uppföljning skett kan denna minskning i biltrafik innebära en reduktion av koldioxidutsläppen motsvarande ca 11 000 ton per år.*

I förslaget till nationell plan nämns dock inte detta resultat. K2:s uppföljning beskrivs av Trafikverket med: *utvärderingen pekar på en del positiva effekter, men Trafikverket menar att säkra slutsatser om avtalens effekter ännu är svåra att dra.*

Stadsmiljöavtalen har varit mycket betydelsefulla för kommuner som behöver göra stora investeringar för att kunna förändra resandet. Utvecklingspotentialen för stadsmiljöavtalen är dessutom stor – hur kan fler kommuner ta del av medlen? Stadsmiljöavtalen är en viktig pusselbit då de kopplar ihop samhällsplaneringen med infrastrukturplaneringen och borde utvecklas ytterligare.

Vi ställer oss därför frågande till varför anslaget till stadsmiljöavtalen minskar i förhållande till inriktningsunderlaget?

Höghastighetsbanorna bör finansieras utanför planen

Förslaget visar att behovet av underhåll, framförallt på järnvägen är stor. Här behövs också en utbyggnad av befintligt järnvägsnät som till stora delar saknas i planen. Det hade därför varit önskvärt om nya stambanor för höghastighetståg finansieras utanför planen.

Om klimatmålet vore styrande

Urvalet av de projekt som Trafikverket föreslår i planen baseras på om de är långsiktigt lönsamma att genomföra eller inte. Och eftersom Trafikverkets prognoser kommer fram till att vägtrafiken kommer att öka så blir satsningar på vägtrafik lönsamma. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen som är gjord av förslaget framgår att om Trafikverkade hade utgått från att vägtrafiken inte ökar så hade resultatet blivit annorlunda. Om den prognosticerade trafikutvecklingen i basprognosen inte blir verklighet så blir 30 % av de nya väginvesteringarna olönsamma på grund av för lågt användande.

Vi vill även lyfta aspekter vad gäller investeringar från tidigare infrastrukturplaner som pekar på att prognosplaneringen leder till felsatsningar. Investeringar i infrastruktur leder till ökad trafik. Utbyggnad av vägar leder till ökad biltrafik och utbyggnad av järnväg leder till ökat resande med tåg.

Remissvar
Klimatkommunerna
Antaget av styrelsen 2022-02-22

Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 41 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.

För styrelsen

Lennart Bondeson, ordförande i Klimatkommunerna