

# Trafikanalys rapport: 2022:14

## Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning– redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen

Klimatkommunernas remissvar

---

### Sammanfattning

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Underlagen ska användas vid framtagandet av nästa klimatpolitiska handlingsplan.

Trafikanalys hänvisar i sin underlagsrapport till scenarioanalyser från Naturvårdsverket som visar att vi kan nå 2030-målet för inrikes transporter med *dagens beslutade styrmedel*. Men efter att scenarioanalyserna gjordes har det skett stora förändringar - bland annat sänker regeringen reduktionsplikten och energiskatten på bensin och diesel. Dagens beslutade styrmedel är alltså inte samma som gårdagens beslutade styrmedel, och de leder inte oss till 2030-målet.

Naturvårdsverket skriver i sitt yttrande om Trafikanalys rapport att den innehåller alltför få förslag om hur vi ska skapa ett transporteffektivt samhälle. Vi noterar liksom dem att Klimaträttsutredningens förslag på området är mycket mer gedigna än de som ges i Trafikanalys rapport. Klimatkommunerna menar att de förslag som presenteras i rapporten inte är tillräckliga för att nå transportsektorns klimatmål. En bättre helhetsbild av behoven ges just i Klimaträttsutredningens delutredning om transporteffektivitet, som bland annat betonar att vi behöver lämna dagens prognosbaserade infrastrukturplanering bakom oss, eftersom den i sig genererar allt större volymer biltrafik.

Med detta sagt konstaterar vi att det finns flera viktiga förslag i Trafikanalys rapport. Vi lämnar i detta remissvar våra synpunkter på en del av förslagen som presenteras, och anser att följande förslag är särskilt viktiga: *Sänka hastigheten i tätbebyggt område, Utöka möjligheterna till statlig medfinansiering för lokala insatser som påverkar resmönster och Reduktionsplikten.*

## Bakgrund

Regeringen gav i mars 2021 Trafikanalys i uppdrag att ta fram underlag till kommande klimathandlingsplan. I uppdraget ingick att:

- analysera och föreslå hur befintliga styrmedel och kombinationer av dessa kan utvecklas så att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045, samt
- identifiera möjliga utsläppsminskningar och utforma förslag på nya styrmedel och åtgärder som syftar till att den samlade styrningen bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045.

I uppdraget ingick inte att lämna förslag inom skatteområdet. Trafikanalys har genomfört uppdraget med bistånd av Boverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Trafikverket och Transportstyrelsen.

De förslag som Trafikanalys presenterar har grupperats efter trafikslag och åtgärdsområdena *Ett transporteffektivt samhälle*, *Hållbara förnybara drivmedel* och *Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg*. De har sedan rangordnats inom respektive grupp, främst utifrån deras betydelse för eller potentiella betydelse för klimatomställningen men även efter andra aspekter.

## Trafikanalys förslag, och Klimatkommunernas synpunkter på dessa

Här nedan följer Klimatkommunernas kommentarer på några av de förslag som lyfts i rapporten. Vi anser att följande förslag är särskilt viktiga: *Sänka hastigheten i tätbebyggt område*, *Utöka möjligheterna till statlig medfinansiering för lokala insatser som påverkar resmönster och Reduktionsplikten*.

### Förslag: En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Trafikanalys föreslår att regeringen under nästa mandatperiod tar ett brett grepp kring reduktionsplikten och ger Energimyndigheten i uppdrag att utreda 1) vilka ytterligare bränslen och trafikslag som kan ingå i reduktionsplikten fram till år 2030, 2) ett införande av en gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel, 3) om rena och höginblandade drivmedel fortsatt blir skattebefriade eller om de bör inkluderas i reduktionsplikten och 4) hur reduktionsplikten bör utformas efter 2030 eller om det är lämpligt att omvandla reduktionsplikten till ett nationellt utsläppshandelssystem.

Utredningen har två tydliga delar där en avser reduktionsplikten fram till 2030 och den andra utvecklingen därefter. Trafikanalys rekommenderar att genomföra det som ett uppdrag med olika delredovisningar.

*Klimatkommunerna noterar att av regeringen tagna beslut leder i en helt annan riktning än rapportens förslag om reduktionsplikten. Det innebär att ett av våra hittills mest effektiva styrmedel för transportsektorn blir mycket mindre verkningsfullt. Klimatkommunerna vänder sig, likt många andra, emot regeringens agerande i frågan.*

## Förslag: Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Regeringen föreslår riksdagen att införa transporteffektivt samhälle som en grundläggande transportpolitisk princip med formuleringen "Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt."

Principerna är underställda de transportpolitiska målen och ger vägledning om hur måluppfyllelse ska ske. De transportpolitiska principerna är inte rangordnade och har ingen inbördes prioritet, men den här föreslagna principen har en sådan central och övergripande karaktär att det är lämpligt att presentera den först i listan av transportpolitiska principer.

*Klimatkommunerna är positiva till förslaget. Det behövs ett starkare fokus på transporteffektivitet i infrastrukturplaneringen, och att införa detta som en transportpolitisk princip ger en tydlig signal.*

## Förslag: Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle

Trafikanalys föreslår att staten på regioners och kommuners initiativ tillsätter en förhandlingsperson för att ta fram lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. Sådana paket ska omfatta åtgärder för att påverka transportmönster och optimera användningen av befintlig infrastruktur (steg 1- och steg 2-åtgärder). Infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik kan också vara aktuellt, liksom reinvesteringar (steg 3-åtgärder) och investeringar (steg 4-åtgärder). Namngivna infrastrukturobjekt inom nationell plan bör inte kunna omfattas av dessa förhandlingar, däremot ska förhandlingarna förhålla sig till eventuella sådana projekt.

Förhandlingar innebär att skilda parter bidrar med sin kunskap och med sina resurser så att ett brett spektrum av åtgärder kan prövas. Det öppnar också för synergier mellan insatser som normalt inte nås om parterna agerar var för sig, vilket skapar förutsättningar för högre kostnadseffektivitet såväl som för bättre hållbarhet.

Trafikanalys skriver att staten bör kunna överväga att bidra med finansiering via lokala trängselskatter, och att intäkter i så fall bör kunna användas för drift av regional kollektivtrafik. Det bör också övervägas om det är lämpligt att ge kommuner möjligheter att ta ut för ändamålet utformade parkeringsavgifter. Regioner kan främst bidra genom insatser inom kollektivtrafikområdet och kommuner inom trafik- och stadsplanering inklusive upprättande av miljözoner. Eventuella paket som omfattar trängselskatter och särskilt utformade parkeringsavgifter behöver prövas av riksdagen.

I direktiven till en förhandlingsperson bör det ingå krav på att den kollektivtrafik som omfattas ska vara samhällsekonomiskt lönsam. Det senare genom att kollektivtrafiken, tillsammans med andra insatser inom avtalet och andra styrmedel, har förutsättningar att bli välbelagd och att antalet resor med bil minskar till förmån för kollektivtrafiken.

*Klimatkommunerna är positiva till Trafikanalys förslag om att arbeta med paket för transporteffektivt samhälle. Men vi ser risker med att i direktiven till förhandlingspersonen skriva att kollektivtrafiken ska vara samhällsekonomiskt lönsam. Detta kan innebära att kollektivtrafiklinjer eller hållplatser som inte är välbelagda kan läggas ner, vilket i sin tur kan göra att landsbygden än en gång blir mer eller mindre utan kollektivtrafik. Ett viktigt medskick från oss är att tänka solidaritet i*

*kollektivtrafikplaneringen – att vissa sträckor går med lönsamhet så att mindre sträckor också kan finnas. Det är viktigt att fundera över var gränsen går – hur många behöver bo i en by eller ett kluster av hus för att det ska gå att ha en hållplats där?*

*Vi anser även att det låter som väl mycket jobb för en enskild person, om det är det som är planen.*

### Förslag: Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Trafikanalys föreslår att den generella hastigheten inom tätbebyggt område sänks från dagens 50 km/h till 40 km/h främst i syfte att skapa attraktivare tätortsmiljöer med bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. I samband med denna reform skulle kommuner kunna uppmuntras att överväga på vilka vägar och gator det är lämpligt att gå ytterligare ett steg och sänka hastigheten till 30 km/h i syfte att skapa attraktivare tätortsmiljöer med bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

*Klimatkommunerna anser att förslaget är bra, eftersom det underlättar omfördelningen från bilresande till andra trafikslag samtidigt som det ökar trafiksäkerheten och skapar en mer attraktiv stadsmiljö med mindre buller.*

### Förslag: Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder

Trafikanalys föreslår att förutsättningar och villkor för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder i infrastrukturplaneringen förstärks och förtydligas, och att effekterna av sådana insatser systematiskt följs upp. För detta föreslår de ändringar i en rad förordningar, men förslagen innebär ingen förändring i process eller ändrade kvalitetskrav på beslutsunderlag för att bevilja statlig medfinansiering för steg 1- och steg 2-åtgärder.

*Klimatkommunerna är positiva till förslaget om statlig medfinansiering för steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Steg 1- och 2-åtgärder ska vara de högst prioriterade insatserna och då behöver hela transportsystemet systematiskt styra mot den typen av insatser. Förslaget har efterfrågats från kommuner sedan länge.*

### Förslag: Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter

Stadsmiljöförordningens tillämpningsområde avseende hållbara godstransporter förtydligas och utformas så att det inte kan bli fråga om statsstöd i EU-rättslig mening. Stöd ska fortsatt kunna ges till kommuner och regioner och bland annat avse väg, gata eller spåranläggning som skapar förutsättningar för effektiv logistik och terminalverksamhet.

Syftet föreslås samtidigt vidgas så att åtgärder även kan ges stöd om de vidtas utanför städer (exempelvis vid terminaler) förutsatt att de bedöms främja hållbara stadsmiljöer. Exempelvis kan det vara att uppgradera en allmän bro/väg för att tillåta högre axellast och därigenom genare väg till terminal, förutsatt att det har positiva effekter på stadsmiljön – oavsett om åtgärder sker i staden eller utanför den. Andra åtgärder som kan komma i fråga är stöd för terminal-anslutning med cykelväg för att möjliggöra cykeldistribution, att anpassa signalreglering för att ge prioritet åt viss trafik till och från terminal och att bygga säkrare väg- och spårpassager (vilket kan bidra till att minska störningskänsligheten och öka trafiksäkerheten).

*Klimatkommunerna är positiva till förslaget.*

Remissvar  
Klimatkommunerna  
Antaget av styrelsen 2022-12-13

### **Om Klimatkommunerna**

Klimatkommunerna är en förening med 49 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