

# Klimatkommunernas yttrande över *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037*

Diarienummer I2020/02739

I regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram inriktningsunderlag står det:  
"Klimatomställningen ska genomsyra politiken. Klimatmålen ska nås. Därför är klimatmålen även en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen."

Klimatkommunerna menar att Trafikverket inte lever upp till uppdraget. Nedan följer våra synpunkter avseende detta.

## **Transporteffektivt samhälle**

I underlaget beräknar 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 bidra till att minska transportsektorns klimatutsläpp". Men Klimatkommunerna kan påvisa att styrning mot klimatmål och transporteffektivitet ger resultat.

För att samhällsplaneringen ska möta framtidens utmaningar krävs tydlig styrning. Många kommuner har länge arbetat med att inkludera sina klimatmål i den lokala infrastrukturplaneringen. Övergripande har kommunerna klimatmål om att exempelvis minska utsläppen med 80 % till 2030 eller 2040. Deras övergripande mål bryts ned till delmål för olika områden. Inom transporter kan delmålen exempelvis se ut som i Örebro:

- Av det totala antalet resor i Örebro kommun ska andelen gång, cykel och kollektivtrafik utgöra 60 procent år 2020.
- Den totala mängden fossilbränsle driven biltrafik ska minska i absoluta tal fram till 2020.
- Inom Örebro tätort är målet att det ska ta maximalt dubbelt så lång tid att ta buss jämfört med bil, och maximalt 1,5 gång så lång tid att cykla jämfört med bil.

Tack vare denna tydliga styrning och en mängd åtgärder som främjar gång, cykel och kollektivtrafik, har utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken inom Örebro kommuns gränser minskat med 28 procent från 2010 till 2018.

Liknande upplägg har Lunds kommun där målen lyder:

- Utsläppen av koldioxid från trafiken i kommunen ska minska per invånare med 2,5 % per år

- Av alla resor inom Lunds kommun ska 70% ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 75% år 2030
- Cykeltrafiken per invånare ska öka med 1% per år
- Kollektivtrafikresandet per invånare ska öka med 3,5 % per år

Resultatet för Lunds kommun är att utsläppen av koldioxid från trafiken i kommunen årligen har minskat med 4 % per invånare.

En annan utveckling, där även vägsatsningar behövs för att klara omställningen, syns i t ex Skellefteå kommun som står inför en unik expansion med anledning av etableringen av Europas största batterifabrik, Northvolt Ett. Skellefteå kommuns planering utgår från en tillväxt i samhället på 30-40 procent fram till 2040. Redan före 2025 ser vi en ökning av ca 10 000 – 15 000 nya invånare och inresande. Det motsvarar ca 200 000 nya invånare i Stockholm på samma korta tid.

Skellefteå kommun driver ett intensivt omställningsarbete för alternativt resande trots ett kallt, nordligt klimat. I det accelererande byggandet är inriktningen tydligt mot låg energiförbrukning. Samtidigt är de nya industriella satsningarna på energiproduktion, lagring, elektrifiering av fordon och träbyggande en oerhört viktig del av samhällets omställning mot att nå klimatmålen. Det är satsningar som får effekt både nationellt och globalt eftersom produktionen i Skellefteå framförallt kommer att exporteras. Skellefteå behöver satsningar på t ex Norrbotniabanan, E4 och väg 95/372. Under de senaste åren har det gjorts stora satsningar på ett helt nytt kollektivtrafiksystem för både lokaltrafik och regionaltrafik samt kontinuerlig utbyggnad och tillgängliggörandet av ett effektivt gång- och cykelsystem. Bedömningen är att trots satsningar på hållbara resor kommer enbart expansionen leda till att trafiken på E4 i centrala Skellefteå öka från 25 000 till 35 000 ÅDT och trafiken på väg 372/95 i tätorten att öka från 10 000 till 15 000 ÅDT fram 2030. Det här visar på vikten på infrastruktursatsningar i de norra delarna av Sverige för att klara hela omställningen.

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 rådigheten är begränsad. Här måste alla nivåer 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 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.”*

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. Enligt Tågföretagen underskattas resandeutvecklingen på järnväg av Trafikverket. Tågföretagen menar *att det är väl känt att trafikprognoserna för många av de senaste större järnvägssatsningarna har uppnåtts snabbare än prognostiserat och i flera fall har prognostiserade ökningarna även överträffats.* Frågan är då varför detta inte får genomslag i Trafikverkets prognoser. Det är alltså en högst sannolik utveckling att ökade satsningar på järnväg leder till ökat resande med tåg vilket går

hand i hand med en önskvärd framtid. Trafikverket har möjlighet att styra den utvecklingen istället att som nu, styras av förlegade analyser.

Kommuner, och framförallt städer, behöver Trafikverkets hjälp för att minska biltrafiken och nå målet om 70 % minskning av koldioxidutsläppen i transportsektorn till 2030. De positiva synergieffekterna av att minska biltrafiken är många. För kommuner väger inte minst ytb sparingarna tungt. Genom att minska bilanvändandet kan ytor som använts till gator och parkeringar göras om till grönytor eller för att bygga bostäder.

Flera studier visar att biobränslepotentialen är begränsad. De uteblivna satsningarna på transporteffektivitet i inriktningsunderlaget leder till ett för stort behov av biobränslen. Biobränslen som varken finns på marknaden idag eller kommer att finnas år 2030 då flera aktörer räknar med biobränslen för att minska sina utsläpp. Ska utvecklingen av reduktionsplikten hålla, kan inte antalet fordon i vägtrafiken öka, de behöver minska.

Vi vill också påtala att Trafikverket alltid borde jobba utifrån, och ansvara för *hela fyrstegsprincipen*, inte bara i redan beslutade steg 3-och-4-projekt. I inriktningsunderlaget beskriver Trafikverket att viljan finns från deras sida, trots detta uteblir förslagen. Trafikverket anser att det "inte är möjligt enligt gällande tolkning av styrande förordningar" för dem att arbeta med steg 1 och 2-åtgärder. Detta är något som borde hanterats innan kommande planprocess inleddes för att kunna inkluderas i denna. Vi ställer oss frågande till varför detta inte hanterats och till den försening av viktiga åtgärder som detta innebär.

Ytterligare medel till Stadsmiljöavtal skulle kunna vara ett sätt att ytterligare stötta kommunernas arbete med steg 1- och 2-åtgärder, även om detta i så fall inte kommer alla kommuner till del. Stadsmiljöavtalen är en viktig pusselbit då de kopplar ihop samhällsplaneringen med infrastrukturplaneringen och borde utvecklas ytterligare.

### **Samverkan mot gemensamt mål**

Systemtänk måste till. "Enskilda åtgärder har så liten effekt på klimatmålet" håller inte. Trafikverket menar att enskilda trafikinvesteringar inte spelar någon roll. Så är det. Enskilda åtgärder har liten effekt på det stora hela. Men om alla resonerade som Trafikverket gör, skulle utsläppen eskalera ohämmat. Åtgärder måste sättas i ett sammanhang och analyseras därefter. Forskning visar att utbyggnad av motorvägar leder till ökad trafik. Ökad trafik innebär ökade utsläpp. Här behövs systemanalyser och samverkan mellan lokal, regional och nationell nivå för att styra i önskad riktning.

### **Digitalisering underskattat**

Tillgänglighet ökar i takt med digitalisering. Vad kommer det att innebära för vägtrafiken? Vi vet inte hur omfattade hemarbete (och därmed minskad arbetspendling) och digitala möten och konferenser (och därmed minskade tjänsteresor) kommer att vara efter pandemin. Mycket tyder dock på att vissa effekter kommer att bli permanenta. Många har upptäckt de vinster, inte minst i tidsbesparing, som digitala möten och konferenser innebär. Detta tillsammans med att teknikutveckling av färdmedel kan göra oväntade språng, gör att det är mycket svårt att planera för infrastruktur 17 år fram i tiden.

Klimatkommunerna förordar därför att planprocessen sträcker sig till 2033 och inte till 2037. Det ger en ökad flexibilitet och är viktigt för att undvika inlåsnings effekter.

### **Bygg ut järnvägen**

Underhållsskulden på järnväg är stor, vilket tydligt framkommer i inriktningsunderlaget. Det är mycket positivt att fokus för kommande plan är att arbeta ikapp underhållet. Men det är inte rimligt att det gör så att nya investeringar trängs undan. Regionernas förslag på investeringar i järnvägsinfrastrukturen behöver också genomföras. Detta bör få plats i kommande plan. Klimatkommunerna förordar därför det utökade ramanslaget och att denna utökning går till investeringar i utbyggnad av järnvägsinfrastruktur.

### **Var finns cykelinfrastrukturen?**

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 omfattande satsningar på cykelinfrastruktur och Klimatkommunerna anser att det är viktigt att staten möter upp med utökade investeringar.

Cykelvägar borde få ett större utrymme i den kommande 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. 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.

Vi vill även lyfta möjligheten för kommuner att anlägga g/c-vägar längs med 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. Investeringen skulle då kunna minskas till cirka 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.

### **Barnperspektivet**

Den infrastruktur som nu planeras ska hålla i många generationer framöver och tillgodose de behov som de barn som växer upp idag kommer att ha som vuxna. Vanor befästs tidigt och flera studier visar att barn som cyklar och reser självständigt till exempelvis skola och fritidsaktiviteter i högre utsträckning gör hållbara transportval även som vuxna. I Trafikverkets attitydundersökning (2018) ansåg strax över hälften av de tillfrågade föräldrarna att barnet inte har en säker väg till skolan. Det leder till att barn i högre utsträckning skjutsas till skolan idag än för ett antal år sedan. 56 % av responderande rektorer svarade i en undersökning att de anser att trafiksäkerheten vid skolan är ett

problem (Svenska cykelstäder, 2019). Vidare anser 72 % att för många fordon vid samma tid är ett problem när föräldrar skjutsar, och 43 % av rektorer uppger att föräldrar som lämnar i bil är den största trafikrisken för elever vid sin skola (Trivector Traffic, 2017a). Med detta vill vi påtala att vi saknar barnperspektivet i inriktningsunderlaget. Säkra cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter är en nyckel för barns aktiva och hållbara resor vilket inte bara får klimat fördelar utan även hälsofördelar och hjälper till med inläring och koncentration vid lektioner i skolan. Här behöver Trafikverket ta en mer aktiv roll och stötta kommuner i deras arbete med säkra skolvägar.

### **Nya stambanor**

Som underlaget visar är underhållsbehovet stort. Dessutom behövs nya investeringar i järnväg. Klimatkommunerna förordar därför förslaget att nya stambanor för höghastighetståg finansieras utanför planen.

### **Avslutningsvis**

De många frågor och den frustration som Trafikverkets infrastrukturplanering ger upphov till, borde tas på allvar. Detta är inte första omgången som processen möts av skarp kritik. Ska vi klara av den enorma utmaning det innebär att minska utsläppen från transportsektorn med 70 % till 2030, måste vi samarbeta. Kommuner, regioner, näringsliv och till stor del nationell nivå är eniga om detta. Vi önskar samverka kring en tydligare koppling mellan nationell infrastrukturplanering och lokal samhällsplanering för att på effektivt och hållbart sätt nå uppsatta klimatmål.

För styrelsen

Lennart Bondeson, ordförande i Klimatkommunerna

### **Om Klimatkommunerna**

Klimatkommunerna är en förening med 39 kommuner och en region som medlemmar. Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med högt satta 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. Vår gemensamma vision är: Vi skapar en framtid att längta till.