

Cykelfrämjandets yttrande angående “Trafikanalys förslag som leder till transportsektorns omställning”

Cykelfrämjandet tackar för möjligheten att svara på remissen av “Trafikanalys förslag som leder till transportsektorns omställning”. Nedan följer en kort sammanfattning av de delar av rapporten som är mest relevanta utifrån ett cykelperspektiv, kompletterad av föreningens synpunkter.

Sammanfattning av förslaget

Trafikanalys har på regeringens uppdrag tagit fram ett antal förslag som leder till transportsektorns omställning. Förslagen spänner vitt över ett flertal sektorer inom vägtrafik, sjöfart och luftfart samt resonemang som rör järnvägen. Förslagen för omställningen av de olika sektorerna delas i sin tur upp i kategorier som rör förnybara drivmedel, transporteffektivitet och energieffektivitet.

Cykelfrämjandet kommer i sitt yttrande utöver övergripande synpunkter att fokusera på de förslag som Trafikanalys har lagt gällande vägtrafiken, och mer specifikt på området transporteffektivitet. Dessa delar presenteras i rapporten i de trafikövergripande förslagen samt under de förslag som berör vägtrafiken (under 4.2 respektive 5.2).

Cykelfrämjandets synpunkter

Övergripande synpunkter

Cykelfrämjandet hade gärna sett en tydlig klimatberäkning av förslagen i Trafikanalys utredning. Sverige har antagit klimatmål till 2030 och 2045, där inte minst transportsektorns mål om 70 procent minskade utsläpp till 2030 är ett centralt etappmål för utredningen att förhålla sig till. Det står klart att Trafikverket i egna klimatscenarier kommit fram till att biltrafiken behöver minska med 10–20 procent i städerna. För att mest effektivt och till lägsta kostnad bidra till den utvecklingen hade en nogsam klimatberäkning av helheten av förslagen



samt en beräkning av kostnadseffektivitet som varit av stor nytta för den kommande klimatpolitiska handlingsplanen, som visar på villkoren för regeringens politik den kommande mandatperioden.

Utöver det ovan nämnda hade en skarpare motivering till rangordningen av förslagen varit gynnsam för att kunna avgöra i vilken ordning förslagen ska genomföras i syfte att kunna uppnå de beslutade klimatmålen till 2030 och 2045. Cykelfrämjandet vill särskilt framhålla att flera av Trafikanalys förslag inom området transporteffektivitet är både kostnadseffektiva och har potential att bidra till positiva följdverkningar genom att ställa om transporter i städer och tätorter till mer hållbara färdmedel, öka andelen aktiv mobilitet och skapa mer levande städer. Ett exempel är investeringar i cykelinfrastruktur som visat sig generera upp till 9 kronor i samhällsvinster per investerad krona. Sänkt bashastighet, förhandlingspaket för effektivitet, en stärkt och utvecklad stadsmiljöförordning samt medfinansiering i 1- och 2-åtgärder är alla exempel på åtgärder som på ett kostnadseffektivt sätt kan bidra till att klimatmålen uppnås, samtidigt som folkhälsan stärks och tillgängligheten förbättras när fler aktiva och kollektiva färd sätt premieras i tätorterna.

Utöver de förslag som utredningen tagit fram vill Cykelfrämjandet även framhålla vikten av tidigare beslutade styrmedel, samt vikten av ökad målstyrning för att transportsektorns utsläppsminskningar skall kunna uppnås. Ett exempel på en sådan åtgärd är det tidigare beslutade färdmedelsneutrala reseavdraget, som skulle gynna ett system som både styr mot hållbarhet samtidigt som valfriheten för trafikanterna i att välja färdslag stärks, en princip som är fastslagen bland de transportpolitiska principerna.

För att myndigheter såsom Trafikverket ska kunna arbeta mot ett minskat transportarbete med utsläpps- och energiintensiva transportslag behöver myndigheterna styras av tydliga mål. Att kombinera Trafikanalys förslag med en målstyrning mot minskat trafikarbete med energiintensiva trafikslag såsom personbil hade gett Trafikverket de nödvändiga ramar som krävs för att uppnå myndighetens egna beräkningar av vad som behövs för att uppnå klimatmålen.

4.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Cykelfrämjandet ställer sig bakom förslaget om att regeringen bör uppdra åt riksdagen att införa ett transporteffektivt samhälle som en grundläggande transportpolitisk princip. Formuleringen som föreslås av Trafikanalys är följande: "Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt." Trafikanalys ser inte behov av att riksdagen definierar vad transporteffektivitet innebär då andra bärande begrepp inom trafiksystemet kan ändra innebörd i framtiden. Cykelfrämjandet anser att syftet ytterligare kan tydliggöras genom tillägget ", "på ett sådant sätt att det bidrar till minskad användning av energiintensiva trafikslag, stärker folkhälsan och minskar påverkan på miljö och klimat". På så sätt behöver inte riksdagen utarbeta en entydig definition av transporteffektivitet, men inarbetar i principen ett syfte med transporteffektiviteten. Behovet av att transportpolitiken ska styra mot transporteffektivitet är av sådan vikt att riksdagen bör ta ställning till om formuleringen bör integreras som en del av de övergripande transportpolitiska målen.

5.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Cykelfrämjandet ställer sig positiva till att Trafikanalys identifierat områden som ger kommuner och regioner bättre förutsättningar att öka transporteffektiviteten. Kommuner är väghållare för majoriteten av infrastrukturen, och regioner spelar en viktig roll i såväl större investeringsprojekt och samordning av kollektivtrafiken som av trafiksystemet över kommungränserna. I omställningen till ett hållbart transportsystem är det dock viktigt att staten tar sitt ansvar genom adekvat resursallokering i den nationella transportinfrastrukturplanen, samt genom övriga skatter och styrmedel.

Paket för effektivitet – förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle

Trafikanalys föreslår att staten bör tillsätta en förhandlingsperson som ska ta fram lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. Dessa paket ska bland annat fokusera på att optimera användningen av befintlig infrastruktur. Ökad användning av 1- och 2-åtgärder är något som Cykelfrämjandet länge framhållit som nödvändigt för att ställa om transportsektorn och öka användningen av hållbara transportslag. Detta innebär inte sällan en mycket kostnadseffektiv användning av den befintliga infrastrukturen, kontra ombyggnads- och nybyggnadsåtgärder (steg 3- och 4-åtgärder). Cykelfrämjandet anser liksom Trafikanalys att statusen för dessa överenskommelser bör vara tydlig. Det är även mycket positivt att en statlig förhandlingsperson ska vara fristående från Trafikverket, samt att en bred palett av styrmedel kan användas för att uppnå ökad transporteffektivitet – åtgärder som syftar till att minska biltrafiken vilket kompletteras av att infrastruktur och system i övrigt byggs upp för att gång-, cykel- och kollektivtrafiken ska kunna öka.

I sammanhanget är det värt att notera två saker. För kommuner utgör stadsmiljöavtalen ett mycket viktigt verktyg för att främja åtgärder som kan öka det hållbara resandet och den aktiva mobiliteten. Stadsmiljöavtalen bör finnas kvar om de inte på ett lämpligt sätt kan ersättas av en åtgärd som är minst lika effektiv i att nå ökat hållbart resande, inte minst för de mindre kommuner som är helt beroende av möjligheten till medfinansiering. Vidare är det av yttersta vikt att en förhandlingsperson får ett tydligt och resurssatt mandat av regeringen, liksom ett kvantifierbart mål för vad överenskommelserna ska uppnå. Att målet är definierat är viktigt för det fall att målet exempelvis är ett delmål i att uppnå transportsektorns etappmål om 70 procent minskning av utsläpp till 2030.

Sänk bashastigheten i tätbebyggt område

Trafikanalys föreslår att den generella bashastigheten sänks från 50 km/t till 40 km/t. Trafikanalys har även tidigare i rapporter föreslagit sänkt bashastighet som en rimlig åtgärd, till exempel i "Rapport 2017:16". Cykelfrämjandet ställer sig positiva till en sänkning av bashastigheten i tätort. Cykelfrämjandet föreslår däremot att bashastigheten snarare sänks till 30 km/t. I bland annat Grenoble, som är utsedd till Europas Gröna huvudstad 2022, är bashastigheten 30 km/t i hela stadskärnan. Flera studier som Trafikverket bidragit till pekar på nyttan av sänkta hastigheter för trafiksäkerheten. Redan från 1997 har man i propositionen om nollvisionen konstaterat att en maxgräns på 30 km/tim bör råda i blandtrafik i tätort, en slutsats Trafikverket fortsatt dragit efterhand, då dödsrisken vid olyckor ökar i hastigheter om 40 km/t och 50 km/tim.¹ Både etablerade forskare och trafiksäkerhetsexperter stöder sänkt bashastighet till 30 km/t, enligt en rapport som togs fram på Trafikverkets uppdrag år 2020 i samband med en ministerkonferens för ökad trafiksäkerhet. En genomgång av 10 inbördes oberoende studier visade att antalet kollisioner, olyckor och skador minskade avsevärt i zoner

¹ [2 2 nya krockvaldskurvor for fotganges risiker vid pakorning av bil.pdf \(trafikverket.se\)](#) 2022-12-15

som infört 20 eller 30 km/tim.² Ökad trafiksäkerhet är inte minst viktigt för att öka barn och ungas säkerhet och trygghet i trafiken, grupper som i stor utsträckning går, cyklar och nyttjar kollektivtrafiken idag och för vilka det finns stor potential i att öka andelen aktiva resor. Detta bidrar i sin tur till stora samhällsvinster i form av exempelvis minskat stillasittande och ökad folkhälsa. Därutöver påpekar Trafikanalys i rapporten att drivmedelsutsläppen med största sannolikhet ökar i samband med accelerationer, varför hastighetsheterogeniteten bör minskas och en låg bashastighet utjämna skillnaderna som trafikanter behöver förhålla sig till. Sänkt bashastighet till 30 km/t är ett mycket effektivt verktyg för att öka trafiksäkerheten, sänka utsläppen och minska bilåkandets attraktivitet i förhållande till mer hållbara och aktiva transportslag.

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

Cykelfrämjandet anser att bättre möjligheter till statlig medfinansiering av 1- och 2-åtgärder är en mycket viktig åtgärd, vilken i rangordningen bör kunna likställas med de åtgärder som givits en högre placering. Cykelfrämjandet har länge arbetat för att fler 1- och 2-åtgärder bör kunna genomföras inom ramen för såväl Trafikverkets som kommunernas arbete. Det är centralt att de förordningar som Trafikanalys föreslår ska ändras gör det i syfte att myndigheter på alla nivåer på ett mer effektivt sätt ska kunna implementera 1- och 2-åtgärder. Det är särskilt viktigt att statens medfinansiering i ökad utsträckning kan användas till åtgärder som främjar aktiv mobilitet. Trafikverket har i flera omgångar påtalat att styrningen av myndigheten inte tillåter ett utökat arbete med 1- och 2-åtgärder trots att efterfrågan på dessa finns, vilket ses som en följd av att Vägverket omorganiserades till Trafikverket och sektorsansvaret då försvann. Det är därför viktigt att förutsättningarna för Trafikverket att i högre utsträckning arbeta med steg 1- och 2-åtgärder utöver de förordningar som anges i rapporten ses över. Vilka åtgärder som utförs av Trafikverket efter att förordningarna ändrats i enlighet med Trafikanalys förslag behöver kunna följas upp för att säkerställa att steg 1- och 2-åtgärder prioriteras.

Regeringen har i och med den kommande klimathandlingsplanen och omarbetning av nationell transportinfrastrukturplan en möjlighet att arbeta med både främjande av 1- och 2-åtgärder och investeringar i cykelinfrastruktur. Det är viktigt att poängtera att en utökning av medlen i länsplaner och nationell plan som viks för cykelinfrastruktur skulle frigöra potential för fler person- och godstransporter att utföras med cykel och därmed bidra till att styra transportefterfrågan och påskynda omställningen till en hållbar transportsektor.

Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter

Cykelfrämjandet ställer sig positiva till förslaget. Det är viktigt att poängtera att användningen av hållbara så kallade *last mile*-lösningar bör premieras, vilket i sin tur kan bidra till en minskad miljö- och klimatpåverkan från godstransporter. Flertalet företag väljer idag hållbara transportslag som cykel för transporter inom tätorter, och användningen av godstransporter med cykel ser ut att öka i framtiden. Detta är något som bör bejakas då en överföring från transporter med bil till cykel bidrar till minskade klimatutsläpp och luftföroreningar, mindre buller och mindre trängsel. Det är därför positivt om kommuner och regioner ges bättre förutsättningar att anpassa infrastrukturen för att underlätta för godstransporter med cykel.

² [200113_final-report-single.pdf \(roadsafetysweden.com\)](#) 2022-12-14



Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete

Cykelfrämjandet ställer sig överlag positiva till förslaget. Dock vill Cykelfrämjandet här poängtera att konsekvenserna av ett ökat distansarbete bör ses över och vägas mot en beräkning av vilken klimatnytta det kan uppnå. Ett minskat resande innebär en mindre belastning på transportsystemet och, såsom transportsektorn ser ut idag, även minskad klimat- och miljöpåverkan. Ökat distansarbete kommer att ställa nya krav på arbetsgivare att främja medarbetarnas hälsa. Aktiva resor med gång eller cykel till och från arbetsplatser har en stor positiv effekt på folkhälsan som riskerar att minska i och med ett ökat distansarbete. För att uppmuntra till aktiva jobbresor och rörelse i vardagen kan arbetsgivare exempelvis erbjuda medarbetarna förmånscyklar eller tjänstecyklar och förbättra förutsättningarna att cykla till arbetsplatsen genom faciliteter som säkra cykelparkeringar och omklädningsrum med dusch.

Om Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet är en ideell förening som jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Genom våra medlemmars engagemang, vår verksamhet och vårt politiska påverkansarbete på kommunal, regional och nationell nivå har vi som mål att skapa ett bättre och grönare cykelsamhälle.

För Cykelfrämjandets riksstyrelse 15 december 2022

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "PH", written in a stylized, cursive script.

Per Hasselberg
Ordförande

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Marie Pellas", written in a cursive script.

Marie Pellas
Vice ordförande