



Ert Dnr: M2022/01364

2022-11-07

Infrastrukturdepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

Cykelfrämjandets yttrande angående Slutbetänkande SOU 2022:21 – Rätt för klimatet

För denna promemoria lämnar Cykelfrämjandet synpunkter endast på kapitel 7 och 8.

Övergripande synpunkter

I slutbetänkandet ”Rätt för klimatet” betonas flera, inom transportsektorn, viktiga saker. När vi läser slutbetänkandet är det tydligt vad som krävs för att nå en hållbar mobilitet. Det är tyvärr även tydligt att flera av dessa faktorer inte är på plats idag. Ska innehållet i slutbetänkandet bli verklighet behövs ekonomiskt stöd, men framför allt en politisk vilja att här och nu genomföra de förändringar som säkerställer en hållbar framtid för oss människor.

I slutbetänkandet belyses för cykling, och för hållbar mobilitet i stort, flera viktiga saker. En sådan är det nya ordet ”transportplanering” som föreslås då ”Trafikverkets uppdrag är bredare än infrastrukturplanering”. Det nya ordet ska bland annat göras tydligt i 1 § förordningen med instruktion för Trafikverket ”om att myndigheten ska planera, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur”. Ytterligare viktiga ord är ”transporteffektivt samhälle”, som även det föreslås införas i förordningen om en nationell plan för transportinfrastruktur. Tillsammans utgör transportplanering och transporteffektivt samhälle ryggraden i den infrastruktur som måste komma på plats ifall vi ska nå våra klimatmål inom transportsektorn. Cykelfrämjandet kan inte annat än att hålla med och applådera.

Ytterligare en viktig slutsats att lyfta ur slutbetänkandet är problematiken med de basprognoser Trafikverket använder sig av. Kommuner i Sverige har länge påtalat hur Trafikverkets prognos om ökad biltrafik går emot deras kommunala mål om minskad biltrafik. I slutbetänkandet föreslås att ”regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att precisera formerna för den scenariobaserade arbetsmetodiken” som enligt slutbetänkandet behöver ersätta prognoserna. Även detta håller Cykelfrämjandet med om och applåderar.



Särskilt specifika synpunkter

På sidan 459 står det under motprestationer att *"En viktig del i utvecklade stadsmiljöavtal är kommuners och regioners motprestationer i form av olika styrmedel och restriktioner för biltrafiken. Ett av de viktigaste kommunala styrmedlen är att reglera tillgång till och prissättning av parkering."* Det finns många gånger en övertro på att detta är den enda lösningen. Städernas trafikproblem är kopplat till arbetsresor med personbil som främst sker på morgonen och eftermiddagen. Dessa bilar parkeras ofta på en förhyrd parkeringsplats kopplad till en arbetsgivare. Om parkeringsplatserna ägs av kommunen kan den påverka prissättningen och därmed styrningen. Men samma möjlighet att påverka priset finns inte för de parkeringsplatser som ägs av privata fastighetsägare. Dessutom kan en arbetsgivare subventionera den anställdes kostnader för att ta bilen. Vi menar att arbetsgivarna behöver tillgång till fler incitament i syfte att locka de anställda att välja bort bilen.

Under 8.2.5 står i utredningen om omfördelning av gatuutrymmet. Ska städerna utvecklas är det viktigt att utrymmet mellan husen fördelas på ett annat sätt än när gatorna byggdes en gång i tiden. Eftersom kommunernas långsiktiga utveckling styrs av deras översiktsplan, som är ett lagkrav, har Boverket skrivit om detta på ett ännu mer kraftfullt sätt¹. *"För att skapa en klimatsmart transportinfrastruktur i staden krävs att gång- och cykeltrafiken prioriteras ... I tätortsmiljö bör arbete utgå från att skapa ytor för gående och cyklister samtidigt som en kontinuerlig minskning av kapaciteten för personbilstrafiken sker."*

Utredningen anger olika exempel på uppdrag till Boverket att se över sitt regelverk kopplat till elnät. Cykelfrämjandet tycker att Boverket bör få i uppdrag att, som stöd till kommunerna, utveckla och ta fram goda exempel på hur en kommun kan omfördela ett gatuutrymme så att kapaciteten för biltrafiken minskar och i stället öka utrymmet för gång och cykel.

Trafikverkets roll

Under 8.2 *Transportplanering för ett transporteffektivt samhälle*, föreslår utredningen förändringar av ett flertal förordningar. Vi ställer oss mycket positiva till att Trafikverket ges tydliga instruktioner att arbeta utifrån scenarier för transportutveckling i stället för trafikprognoser. Utan denna förändring uppstår en målkonflikt när Trafikverket planerar för en ökad biltrafik, medan kommuner har som mål att biltrafiken ska minska.

Steg 1-åtgärder kräver långsiktighet

Vi uppskattar även att utredningen föreslår att Trafikverket ges tydliga instruktioner att arbeta med steg 1- och steg 2-åtgärder. Eftersom alla persontransporter påbörjas inom en kommun är det där beteendepåverkande åtgärder bör genomföras. För att påverka beteenden kopplat till hur vi reser i vardagen krävs både konsekvens och långsiktighet. Det räcker inte med någon enstaka kampanj per år. I stället krävs det kontinuerliga steg 1-åtgärder med olika inriktningar under ett antal år. Om medel för steg 1-åtgärder ska fördelas till kommunerna genom

¹ https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmannaintressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/transport/gang_cykel/

länsplanerna måste dessa ta hänsyn till tidsaspekten så att åtgärd och medel säkerställs under hela genomförandefasen.

När det gäller vilket belopp som kan avsättas för en steg 1-åtgärd bör det sättas i relation till om det finns andra steg-åtgärder i en länsplan. Om det exempelvis finns en steg 4-åtgärd som innebär en kostnad på xx Mkr borde kostnaden för steg 1-åtgärden stå i relation till detta. Exempelvis att den kan få en viss procent av steg 4-åtgärden.

Ändringar i förordningar

I utredningen finns angivet förslag på flera förordningar som behöver ändras. Vi vill komplettera den listan med några för cykling, viktiga faktorer:

Krav på regionala cykelplaner

För kollektivtrafiken har de regionala kollektivtrafikmyndigheter ansvar för att ta ett helhetsgrepp för hur kollektivtrafiken kan utvecklas i dialog med kommuner och trafikföretag. För cykeln finns det ingen aktör som har det ansvaret. Därför är det viktigt att regionerna ges i uppdrag att ta fram cykelplaner kopplat till de länsplaner som ses över varje mandatperiod. Det finns idag ett flertal regioner som inte har tagit fram egna cykelplaner. Skulle regeringen anta VTI:s förslag till nationella mål för ökad cykling är det särskilt viktigt att kommande länsplaner kompletteras med regionala cykelplaner som tar ett helhetsgrepp kring cykelinfrastrukturen i regionen oberoende väghållare. Kravet på regionala cykelplaner behöver tas med i regeringens direktiv till regionerna.

Ändring av Riktlinje TDOK 2014:0073

Trafikverket har en riktlinje som visar på ansvarsfördelningen och hanteringen av busshållplatser mellan dem och de regionala kollektivmyndigheterna.

Trafikverket står för hållplatsens markarbete, plattform inklusive ledstråk, kontrastmarkering och yta för cykelparkering. Trafikverket gör i ordning yta för cykelparkering i samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller berörd trafikutövare. Kommunen bekostar vägen till och från hållplatsen på kommunal mark samt står för drift och underhåll. Kommunen har även ansvar för drift och underhåll av själva hållplatsen. Trafikverket står inte för hållplatsutrustning så som väderskydd, belysning, cykelställ, papperskorgar, hållplatsskylt, tidtabellsinformation eller eventuell realtidsinformation. De står inte heller för drift och underhåll av dessa anläggningar.

Trafikverket och den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan komma fram till att en busshållplats, där Trafikverket är väghållare, ska förses med cykelparkeringar. Kommunen kan bidra med att på sitt vägnät bygga en cykelväg med stöd från den regionala transportplanen. Detta ökar då möjligheten för människor att kunna kombinera cykel och buss.

Att då Trafikverket varken står för kostnaden eller driften visar en brist i det helhetsansvar som varje väghållare måste ta. Anser Trafikverket eller en kommun att man ska öka möjligheten att kombinera cykel och buss måste varje väghållare ta hela ansvaret för både byggande, utrustning och drift där de är väghållare.



Slutligen

Ska Sverige nå sina klimatmål inom transportsektorn måste alla ta ett större helhetsansvar – vi måste alla hjälpas åt att göra rätt. Det här slutbetänkandet visar tydligt att Trafikverket har tagit alltför lätt på sitt ansvar och lämnat över klimatomställningen till andra områden i samhället. Nu hoppas vi från Cykelfrämjandet att transportplaneringen kan ta fart på riktigt och att vi då kan möjliggöra det transporteffektiva samhälle som vårt klimat kräver.

För Cykelfrämjandets riksstyrelse den 7 november 2022

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Per Hasselberg".

Per Hasselberg
Ordförande

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Marie Pellas".

Marie Pellas
Vice ordförande

