

Kommunstyrelsen
YttrandeMiljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.seHandläggare:
Maria Thomtén

M2022/01828

Yttrande över remiss om Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Uppsala kommun har bjudits in att lämna synpunkter i ovan rubricerat ärende. Kommunen yttrar sig endast över de delar som rör kommunens verksamheter.

Generella synpunkter

Uppsala kommun ser positivt på att kommunerna ges nya verktyg för att arbeta med klimatomställning. Det är dock viktigt att åtgärdernas omfattning och kostnader står i paritet med den rådighet och den effekt som åtgärderna kan ge upphov till.

Det är också positivt att konsekvenser och vidare behov av utredningar som följer av elektrifieringen tas upp. Till exempel kan en effekt bli ett ökat bilresande eftersom milkostnaden på sikt kan sjunka jämfört med dagens fossildrivna fordon. Kommuner kan därför behöva nya styrmedel såsom parkeringsavgifter, tullar och geofencing för att åtgärda problem med trängsel.

Trafikanalys uppdrag omfattar inte skattefrågor. Dock är det viktigt - vilket Trafikanalys också skriver - att jobba vidare med åtgärder inom skatteområdet då det är ett effektivt styrmedel. Ett styrmedel att jobba vidare med är kommunens möjlighet att införa parkeringsavgifter för att bidra till transporteffektivitet.

Trafikanalys uppdrag omfattar inte heller hantering av infrastrukturplaneringen. Här finns det saker som kan förbättras om klimatomställningen ska prioriteras. Trafikverket säger att fyrstegsprincipen ska vara styrande i sin infrastrukturplanering, men när man går från åtgärdsvalsstudiestadie till planering- och genomförandestadie hamnar fokus oftast på steg 3 och 4-åtgärder. I nationella planen och länstransportplanerna finns det sällan medel för steg 1 och 2 åtgärder. Fyrstegsprincipen borde vara styrande i hela ledet.

4.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Uppsala kommun instämmer i förslaget och arbetar redan i riktning mot ett transporteffektivt samhälle. Det finns dock ytterligare behov av att tydliggöra *hur* det transporteffektiva samhället ska åstadkommas. För att kunna arbeta i riktning mot ett transporteffektivt samhälle kan såväl lagstiftning som arbetspraxis ses över, samt flera andra transportpolitiska principer.

Uppsala kommun instämmer i Trafikanalys slutsats att om ett transporteffektivt samhälle införs som en transportpolitisk princip bör det även införas som princip för samhällsplaneringen för att det ska vara möjligt att uppnå. Fyrstegsprincipen bör vara vägledande inom transportpolitiken.

Markanvändning är ett av kommunens främsta verktyg, som inte till exempel Trafikverket har tillgång till. Det är dock ett trögrörligt sätt att styra och på kort sikt inte det snabbaste för att uppnå en minskad klimatpåverkan från transporter.

5.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle – vägtrafik

Paket för effektivitet

Syftet med ”paket” kan vara bra, det ger möjlighet att knyta ihop flera viktiga delar av samhällsplaneringen. En förutsättning för det är dock att statens vilja tydliggörs. Om Trafikverket är del av genomförande part från statens sida bör de få ansvar för att få ihop statens olika intressen. Erfarenheter från dagens ”paket” är att statens samlade vilja är otydlig, vilket leder till osäkerhet och riskerar att kosta stora resurser.

Att arbeta i förhandlingar bör vara en lösning främst för stora stadsbyggnadsprojekt eftersom kommunen bedömer att det kan vara ett tids- och resurskrävande sätt att arbeta. I övriga fall bör man fokusera på att skapa verktyg för linjearbetet.

Uppsala kommun ser positivt på möjligheten att få statlig finansiering via trängselskatter.

I rapporten står det att parkeringsavgifter kan vara en del av paketet men att det i så fall måste beslutas av riksdagen. Bättre vore att se över hela lagstiftningen om parkeringsavgifter på allmän platsmark. Idag kan kommunen bara ta ut avgifter för att ordna trafiken, inte styra färdmedelsval.

Det är en bra grundtanke att premiera steg 1 och 2 samt steg 1-4 för gång, cykel och kollektivtrafik. Det tillstyrker steg 1- och 2-åtgärder i länsplanerna.

Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Uppsala kommun instämmer i förslaget. Uppsala kommun har redan gjort en hastighetsöversyn och 40 km/h gäller på många ställen i staden.

Det finns samtidigt ett stort behov av lägre hastigheter även på våra landsvägar för att möjliggöra cykling mellan tätorter. Det finns potential för cykling, särskilt med elcyklar, men många vägar inte på grund av höga hastigheter. Trafiksäkerheten skulle upplevas som bättre om hastigheterna sänktes och hastighetsbegränsningarna följs. Sänkta hastigheter leder också till sänkta koldioxidutsläpp.

Oavsett om man sänker hastigheten inom eller utom tätorter är det viktigt att jobba med attityder hos motorfordonsförare. Dessutom måste trafikmiljön matcha tänkt hastighet för att säkerställa hastighetsefterlevnaden.

För att öka hastighetsefterlevnaden på kommunala gator vore det även önskvärt om kommuner i framtiden ges möjlighet till att sätta upp trafiksäkerhetskameror/ATK på kommunala gator. Ett annat alternativ är att polisen ges större möjlighet att använda portabla trafiksäkerhetskameror.

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

Uppsala kommun ser positivt på detta förslag.

Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete

Uppsala kommun ställer sig positiv till förslaget. Distansarbete kan bidra till transportsnålhet, och genom att kapa topparna i trafikefterfrågan möjliggörs ett betydligt mer effektivt nyttjande av dagens trafiksystem. I det fortsatta utredningsarbetet bör det ingå att ta fram samhällsekonomiska effektanalyser av detta.

5.3 Förslag inom energieffektiva vägfordon

Inom detta område är det relevant att även titta på förslag som rör beläggningen hos både kollektivtrafiken och privata motorfordon. En ökad beläggning, alltså fler personer som åker i samma fordon, ger en högre energieffektivitet. Därför vore det önskvärt att Trafikanalys också kom med förslag som rör exempelvis samåkning och fordonspooler.

Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning

Det är angeläget att det görs en utredning kring tillträde till laddning. Det är ett komplicerat ämne och kommunen skulle vara hjälpt av en utredning på nationell nivå.

Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar

Uppsala kommun kommer att under 2024 utreda effekten av miljözon klass 2 respektive klass 3 i centrala Uppsala inom ramen för kommunens handlingsplan för luftkvalitet. Utredningen ska visa alternativ på möjliga zonindelningar alternativt gatusträckor och föreslå kompletterande åtgärder för att nå största möjliga efterlevnad. Trafikanalys förslag att dela upp miljözon klass 3 kan komma att påverka inriktning på kommunens utredning och möjliga zonindelningar. Kommunen välkomnar förslaget eftersom miljözon 3 för personbilar blir en socioekonomisk fråga och riskerar, precis som Trafikanalys noterar, att stänga ute delar av befolkningen som inte har råd med elbil. Samtidigt är det sannolikt högre efterlevnad i en miljözon 3 för lastbilar och bussar.

Uppsala kommun anser att utredning av effekt och konsekvenser av förslaget behöver göras av kommuner själva utifrån kommunens specifika behov och förutsättningar.

Något som Uppsala kommun har upplevt är att det är svårt att på ett enkelt sätt övervaka att reglerna för miljözoner efterlevs. Det gäller även andra trafikregler som genomfartsförbud och dubbdäcksförbud. Detta är något att vara medveten om när effekten av förslaget bedöms.

10.2 Ekonomiska konsekvenser för kommuner och regioner

Det är bra att Trafikanalys inkluderar en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna för kommuner och regioner. Uppsala kommun har inga synpunkter.

10.3 Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen

Analysen visar inte på några konsekvenser för den kommunala självstyrelsen, men det är positivt att en sådan analys har gjorts. Uppsala kommun har inga synpunkter.

11.1 Det finns behov av mer generell politik inom vägområdet

Överväg att ge kommuner möjlighet att prissätta parkering på ett sätt som bidrar till ett transporteffektivt samhälle

Analysen som gjorts inom rapporten nämner möjligheten att vidga kommunernas frihetsgrader vad gäller föreskriftsrätt genom att ange syftet ”reglera trafikförhållandena” i stället för att ”ordna trafiken”. Uppsala kommun anser att det skulle ge kommunen ett nytt verktyg för att bidra till ett transporteffektivt samhälle.

Erik Pelling

Ordförande

Sara-Carin Öhman

Sekreterare