



**Jordens  
Vänner**

Friends of the Earth Sweden

Malmö, 28 februari 2016

Till Näringsdepartementet, 103 33 Stockholm, diarienummer  
(N2015/4305/TIF).

Remiss på Inriktningsunderlag inför Infrastrukturplanering 2015:180

## **Regeringen måste ge Trafikverket nya direktiv Klimatmålen kräver stopp för nya vägar och externa köpcentra**

Ett stort och seriöst utredningsarbete har gjorts inom ramen för utredningen FFF; Fossiloberoende fordonsflotta, och i klimatarbetet inom Trafikverket, bl a i form av klimatrapporten "Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser" som äntligen blev offentlig i slutet av februari 2016.

En tydlig slutsats i dessa utredningar är att teknikutveckling inte är tillräckligt för att Sverige skall nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Det krävs också ett transportsnålt samhälle. Jordens Vänner har länge krävt att vägtrafiken skall halveras. Men även Trafikverket som är mycket optimistiska om teknikutvecklingen har beräknat att personbilresandet i Sverige måste **minska** med i storleksordningen 20 procent mellan 2010 och 2030 för att klara klimatmålen.

Det är därför illavarslande att samma myndighet i sin planering fortsätter att planera för kraftigt **ökad** vägtrafik. I inriktningsunderlaget räknar Trafikverket med en ökning av personbilsresandet med 25% till 2030 och 50% till år 2050. Lastbilstransporterna räknar de ska öka med 100% från 2010 till 2050!

Med dessa ökningar blir det omöjligt att nå klimatmålen i Sverige och göra vår del i ambitionen att begränsa den globala temperaturökning till två grader. Sedan rapporten antogs har världens ledare dessutom skärpt målen. I Paris ändrades målsättningen till "väl under 2 grader" med sikte på 1,5 grader.

**I ljuset av allt detta är det tydligt att regeringen måste ge Trafikverket helt nya direktiv för den kommande infrastrukturplaneringen. Trafikverket måste ta fram ett inriktningsunderlag och en Transportplan som klarar målen om fossilfrihet och Sveriges del i genomförandet av Parisavtalet.**

En lämplig utgångspunkt kan vara de förslag som finns i Trafikverkets klimatrapport, se bilaga 1.

### *Städerna är utmaningen*

Det är bra att Trafikverket tar upp de olika förutsättningar som finns i glesbygd, mellanstora städer och storstad. Bilen är viktig i utpräglad glesbygd och Jordens Vänner anser att de som bor på landsbygden skall kompenseras för kraftigt höjda bensinskatter.

Utmaningen är en omställning av transportarbetet i och omkring våra mellanstora och stora städer. Det är där som det helt dominerande vägtrafikarbetet sker. I klimatrapporten visar Trafikverket t ex att personbilsresandet i Stockholm behöver minska med 30% till 2030 jämfört med 2010 års nivå, och med 48% jämfört med Business as usual-prognosen. Detta måste lyftas fram tydligare i fortsatt planering.

Urbaniseringen och det planerade bostadsbyggandet ger i själva verket stora möjligheter att skapa hållbara städer. För att fler skall kunna bo i staden och samtidigt ha grönytor kvar krävs dock en ny planering. En tredjedel av städerna består idag av hårdgjort mark för bilarna. Genom en minskad vägtrafik kan en del av denna mark användas för andra ändamål. Livet i staden skall baseras på närhet, gång, cykling och kollektivtrafik. Det är en god idé att satsa stora pengar på de stadsmiljöavtal som regeringen initierat och som Trafikverket föreslår utökas i klimatrapporten.

**Vägtrafiken måste minska i mellanstora städer och allra mest i storstäderna. Därför är det högst väsentligt att omedelbart avbryta vägsatsningar och stadsplanering som bygger på (och bidrar till) att vägtrafiken ökar där.**

Trafikverket skriver i sin klimatrapport att "minskad vägtrafik ... gör det sannolikt att "vägprojekt med byggstart 2019 eller senare inte prioriteras" Detta är viktigt.

Mot bakgrund av Parisavtalet och behovet av resurser till tåg, tunnelbana, cykling mm så anser Jordens Vänner att även projekt med byggstart innan 2019 måste omprövas.

### *Stoppa Förbifarten*

Det allra tydligaste exemplet är Förbifart Stockholm. Även om denna stadsmotorväg planerats länge så är det nu i år (2016) som den verkliga mångmiljardrullningen i projektet börjar. I en växande storstad måste pengarna satsas på bra kollektivtrafik, cykling, bilpooler och liknande. Absolut inte i ett projekt som enligt planen minskar andelen kollektivtrafikresor i Stockholmsregionen. Om regeringen menar allvar med löftena i Paris måste bygget avbrytas.

Trafikverket föreslår i sin klimatrappport något som är viktigt att ta fasta på; att länsplaneupprättare måste utgå från samma målbild som i den nationella planen. Just nu pågår planering för nya vägar som alstrar mer trafik i många svenska städer. I Stockholm fortsätter lobbyarbetet för Österleden, i Umeå Västra länken och på liknande sätt är det landet runt. Även denna länsplanering måste utgå från klimatmålen och från en tydligare tillämpning av fyrstegsprincipen. Det är bra att som Trafikverket föreslår i klimatrappporten även steg ett och steg två åtgärder i ökad utsträckning skall kunna få statligt stöd. Det kan t ex handla om att bygga om kommunala bilvägar för mer gång- cykel eller kollektivtrafik.

### *Lagstifta mot externa köpcentrum*

Tyvänn fortsätter expansionen av externa köpcentra landet runt. Enligt Handels utredningsinstitut pågår planering av över 40 projekt på totalt över 700 000 kvadratmeter handelsyta.

**Precis som Trafikverket skriver i sin klimatrappport så måste denna utveckling brytas. Regeringen måste lagstifta mot ytterligare externhandel som ökar vägtrafiken. Även detta måste lyftas fram i inriktningsunderlaget för fortsatt planering.**

Trafikverket skriver att deras prognos bygger på resvaneundersökningar fram till 2006 och att de inte beaktat nya livsstilsförändringar som t ex att yngre i större städer inte kör bil i samma utsträckning som tidigare.

Istället för att ignorera dessa möjligheter måste regeringen och Trafikverket uppmuntra dessa. Det faktum att yngre människor tänker bort bilen borde vara en tankeställare för de planerare som fostrats i massbilismens och de fossila bränslenas epok.

### *Satsa på järnvägen*

Jordens Vänner delar Trafikverkets inställning att mer pengar bör prioriteras för underhåll av järnvägen. Nysatsningar som nya snabba banor Stockholm-Göteborg/Malmö och Norrbottenbanan skall finansieras på annat sätt genom lån. Dessa kan frigöra spår för mer gods på tåg vilket är bra.

**I planeringen saknas dock pengar för många viktiga satsningar på järnvägar runt om i landet. För att kunna flytta över gods från lastbil till järnväg behövs många fler satsningar redan kommande planperiod, t ex dubbelspår på Ostkustbanan, upprustning av Dalabanan, Stångådalsbanan osv. Jordens Vänner instämmer i Järnvägsfrämjandets remissvar i denna del.**

Det förslag på 130 miljarder till ökad kapacitet på järnvägarna som finns i Trafikverkets klimatrapport kan vara en viktig grundstomme i detta. Prognosen om att järnvägens andel av godset kommer att minska är orimlig och oacceptabel.

Jordens Vänner delar Trafikverkets bedömning att det krävs mer pengar för att hämta hem eftersläpande underhåll av järnvägen. Vi är däremot mycket oroad över skrivningarna om nedläggning av järnvägssträckor. Precis som verket själva skriver i klimatrapporten så kan dessa järnvägar komma att behövas och bli mer lönsamma när en överflyttning från lastbil genomförs.

### *Investeringarna påverkar klimatomställningen*

Trafikverket skriver i sammanfattningen av inriktningsunderlaget att stora infrastrukturinvesteringar inte löser klimatproblemet. Detta är riktigt om man ser dem isolerat från andra åtgärder. Det måste till kraftfulla styrmedel från politikerna och ett förändrat beteende hos medborgarna. Men det kommer också att krävas betydande infrastrukturensatsningar i bättre tåg, bättre kollektivtrafik, bättre cykelbanor och en ny stadsplanering. Om dagens planering fortsätter så **försvårar** det klimatomställningen. Och stora väginvesteringar som förbifarten **förvärrar** i själva verket klimatproblemen. Så Trafikverket kan inte komma undan sitt ansvar; infrastrukturplanering kan och måste bidra aktivt till klimatomställningen.

Sammantaget så visar Trafikverket upp två ansikten, en nyskapande framtidsinriktad klimatrapport och ett inriktningsunderlag som talar ett helt annat budskap om "business as usual". Trafikverket sitter i en rävsax då de å ena sidan vet att klimatmålen hotas, å andra sidan är utsatta för ett starkt tryck från regering, regioner och kommuner samt lobbyorganisationer som bil- och byggindustrin.

De förslag på styrmedel, t ex kilometerskatt för lastbilar som klimatberedningen och de statliga verken enades om redan för åtta år sedan genomfördes aldrig av alliansregeringen och ännu inte heller av den nya regeringen. Det kan t om vara bra att Trafikverket i sina prognoser visar upp hur illa det kan gå om inte politikerna agerar. Det allvarliga är om verket samtidigt är otydliga så att politikerna kan använda deras prognoser för att efterfråga fler vägar.

### *Viktigt med tydlighet baserat på sakkunskap*

Det är i detta sammanhang oroväckande att klimatrapporten hållits hemlig fram till tre dagar innan remisstidens utgång. Vem har intresse av att sanningen om trafiken och klimatet förtigs? Har Trafikverket uppmanats att dölja detta av ministern Anna Johansson? Finns det krafter inne på Trafikverket som tjänar på business as usual?

Vi lever sedan länge i ett bilsamhälle och politiker är rädda att säga orden "minska bilismen". Mantrat från våra makthavare i 30 år har varit att "bilarna är inte problemet- det är utsläppen". Klimatproblemen skall enligt detta synsätt lösas med tekniska lösningar; ena dagen biogas, nästa dag etanol, nu elbilar. Det intressanta är att vi nu har omfattande forskning som visar att även de alternativa drivmedlen har brister, men också att klimatmålen inom rimlig tid bara kan klaras om tekniska lösningar **kombineras** med minskad vägtrafik. Det senare är också nödvändigt för att minska trängseln i våra växande städer.

Det är viktigt att politikerna kan hänvisa till tydlig sakkunskap och det är i detta sammanhang otroligt viktigt vilka fakta som lyfts fram av Trafikverket. Det måste bli tydligt för alla i Sverige att det är de politiker som talar väl om klimatet samtidigt som de planerar för ökad vägtrafik som är osakliga.

### **Sammanfattningsvis föreslår Jordens Vänner:**

- \* Regeringen måste be Trafikverket återkomma med ett inriktningsunderlag och en Transportplan som klarar målen om fossilfrihet och Sveriges del i genomförandet av Parisavtalet.
- \* I väntan på denna plan måste det till ett omedelbart moratorium för all planering och byggande av vägar och externa köpcentrum som kan bidra till ökad vägtrafik.
- \* Planeringen för ett bättre järnvägsnät måste intensifieras. Inga nedläggningar av järnvägar. Hämta upp det eftersatta järnvägsunderhållet redan under nuvarande infrastrukturperiod.

För Jordens Vänner

Ellie Cijvat Ordförande  
073 7782242

För att åstadkomma en minskning av biltrafiken (fkm) med 10-20 procent till 2030 jämfört med 2010 och 30 procent under prognos samt en oförändrad lastbilstrafik eller åtminstone inte ökar med mer än 15 procent till 2030 jämfört med 2010 och 26 procent under prognos krävs att:

- Tillkommande bebyggelse koncentreras till dagens tätortsytor så att ytterligare utbredning undviks
- Lokalisering sker centralt eller nära lokalt centrum i tätorterna med god kollektivtrafikförsörjning
- Funktionsblandningen ökar samtidigt som ytterligare utbyggnad av externetablering undviks
- Externa och halvexterna handelsområden omvandlas där så är lämpligt på sikt till fungerande stadsdelar med god blandning av olika funktioner och en utformning som uppmuntrar till gång, cykel och kollektivtrafik framför bil
- Kraftfull satsning sker på utformning av infrastruktur i städerna för gående, cyklister, kollektivtrafik och samordnade godstransporter
- Investeringar i infrastruktur inriktas på en framtid med minskande biltrafik och lastbilstrafik, kraftigt ökad kollektivtrafik samt transporter på järnväg och sjöfart
- Generell sänkning av hastighetsgränser sker med 10 km/h från dagens hastighetsgränser på 70 km/h och uppåt, utom i glesbygdslän (skogslän)
- Fördubbling sker av utbud i kollektivtrafik med buss och spårvagn, 54 procent ökning av på järnväg och 37 procent ökning av tunnelbana jämfört med prognos. Jämfört med 2010 innebär det en ökning av persontrafiken på järnväg med 128 procent och för tunnelbana med 76 procent.
- Parkeringspolitiken i städerna inriktas på att antalet bilar på sikt kommer minska, liksom trafiken. Det kan t.ex. innefatta årlig minskning av antalet parkeringsplatser i kombination med höjda avgifter samtidigt som parkering för bilpool premieras
- Bilpooler ges möjlighet att fortsätta öka trendmässigt
- Andel e-handel och resfria möten ökar
- 30 procent av transporter med tung lastbil som är över 300 km flyttas över till järnväg och sjöfart till 2030 (50 procent till 2050). Det förutsätter att det ges möjlighet till ökning av järnvägstransporterna med 65 procent till 2030 jämfört med 2010 (15 procent jämfört med prognos). Samtidigt som persontrafiken på järnväg ökar med 128 procent. Sjöfarten bör med mindre ytterligare insatser klara att svälja ökningen av godstransporterna på drygt 10 procent över prognos eller 69 procent relativt 2010.
- Samordningen av godstransporter i staden sker så att mängden lastbilsrörelser (fkm) i staden minskar med 20-30 procent jämfört med prognos. Detta kommer kräva ett tydligt ledarskap från kommunerna med tydliga incitament
- Fyllnadsgrad och ruttoptimering ökar så det leder till 10 procent effektivare fjärrtransporter (minskat fkm jämfört med prognos)
- Hälften av alla rundvirkestransporter och cirka 15 procent av övriga fjärrtransporter sker med längre och tyngre fordon
- Generella styrmedel i form av höjda bränslepriser och kilometerskatt för såväl lätta som tunga fordon används för att i kombination med åtgärder nå målsättningen