

Ert dnr: N2015/4305/TIF

Stockholm 2016-02-25

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande om ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029”, Trafikverket 2015:180.

Sammanfattning av Naturskyddsföreningens synpunkter:

- Regeringen bör ge ett nytt uppdrag till Trafikverket om att revidera inriktningsunderlaget med direktiv om att en inriktning ska nå nära nollutsläpp i transportsektorn 2030. Utgångspunkten bör vara en vidareutveckling av Trafikverkets eget klimatscenario.
- Trafikverket bör utgå från att en minskning av vägtrafiken är nödvändig i stället för prognostiserade trafikökningar.
- Regeringsuppdraget bör ge direktiv till Trafikverket att inkludera alla fyra stegen i fyrstegsprincipen och därmed också beskriva konkreta styrmedel som behövs för att nå klimatmålen.
- För att nå klimatmålet bör prioritet ges åtgärder som ökar järnvägens kapacitet och förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafik, sjöfart, cykel och gång.
- Stora nyinvesteringar i infrastruktur för biltrafiken är oförenliga med klimatmålen. Regeringen bör därför ompröva ännu ej bundna objekt i gällande plan och prioritera nyinvesteringar i järnvägen.
- Trimningsåtgärder i det befintliga systemet bör prioriteras.
- De ekonomiska ramarna för att bibehålla dagens funktionalitet bör prioritera järnväg högre och vända prioriteringen mellan väg och järnväg, så att fördelningen blir den omvända.
- Banavgifterna bör inte höjas.
- Järnvägsanläggningar bör inte läggas ned.
- Stadsmiljöavtalen bör breddas och utökas.

Naturskyddsföreningen tackar för möjligheten att ge synpunkter på Trafikverkets *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029*, rapport TRV 2015:180.

Transportpolitisk måluppfyllelse

Inriktningsunderlaget kan inte ligga till grund för en infrastrukturproposition i enlighet med Sveriges klimatmål eftersom Trafikverket i underlaget inte utgår från att beskriva den infrastruktur som krävs för att nå klimatmålen. Istället tar Trafikverket avstamp i prognostiserade trafikökningar.

Den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) drog slutsatsen att målet om ett klimatneutralt Sverige 2050 förutsätter en 80 procent minskning av klimatutsläppen från vägtrafiken till 2030, och att biltrafiken i Sverige då inte kan fortsätta att öka. Trafikverket har i sitt klimatscenario (TRV 2014:137) konstaterat att biltrafiken nationellt behöver minska för att regeringens mål ska kunna nås. Trafikverket måste därför ta fram ett nytt inriktningsunderlag som tydligare bygger på Trafikverkets klimatscenario.

Trafikverket menar själva att befintligt inriktningsunderlag inte styr mot klimatmålen och att myndigheten behöver tydligare regeringsdirektiv för att utgå från en minskning av vägtrafiken i stället för att bygga planen utifrån prognostiserade ökningar. Regeringen bör därför ge ett nytt uppdrag till Trafikverket om att göra om inriktningsunderlaget.

Enligt regeringsuppdraget ska Trafikverket analysera hur inriktningen för transportinfrastrukturen bör se ut om trafiken utvecklas enligt Trafikverkets prognos med antaganden om ytterligare styrmedel och åtgärder för att kostnadseffektivt minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser. Trafikverket har *inte* genomfört denna analys och skriver i underlaget på sida 57 att ”det krävs ytterligare analyser för att närmare identifiera vilka styrmedel och infrastruktursatsningar som behöver genomföras för att uppnå det transportsnåla samhälle som beskrivs i FFF-utredningen och Trafikverkets klimatscenario, och för att bedöma deras kostnader och effekter samt samhällsekonomiska effektivitet. Det innebär att Trafikverkets förslag till fördelning av medel på en övergripande nivå är identisk med den som beskrivs för aviserad politik.” Ett nytt regeringsuppdrag bör därför ge direktiv om att ta fram konkreta styrmedel som behövs för att nå klimatmålen samt hur transportinfrastrukturen då ska se ut.

Inriktning för transportinfrastrukturens utveckling

För att klara klimatmålen behövs en transportsnål samhällsutveckling med minskad personbilstrafik medan andelen järnväg, sjöfart, cykeltrafik, kollektivtrafik behöver öka. Således måste prioritet ges för åtgärder som ökar järnvägens kapacitet och förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafik, sjöfart, cykel och gång. Dessa satsningar bör ske på bekostnad av biltrafiken.

I inriktningsunderlaget pekar Trafikverket på att det finns 35 miljarder för ej bundna objekt i gällande plan som kan omprioriteras i kommande plan. Naturskyddsföreningen anser att regeringen måste våga göra en omprövning av de vägprojekt som inkluderas i *ej bundna objekt*, oberoende av vad som förväntas av aktörer i kommuner och regioner som trycker på för att de vill se just sina objekt förverkligade. En omprövning av väginvesteringar utifrån vägarnas klimat- och miljöpåverkan skulle också visa att regeringen tar klimatfrågan på allvar. Naturskyddsföreningen anser att satsningarna i stället ska riktas till nyinvesteringar i järnvägen.



Kostnadsuppskattningarna i Kapacitetsutredningen skulle kunna tolkas som en överslagsräkning av vad det skulle kosta att göra en storsatsning på järnväg. Klimatpaketet anges som summan av de övriga storstads-, person- och godspaketet. Utredningen pekar på blygsamma 40 miljarder extra till 2021, 280 miljarder med viss dubbelräkning 2022-2025 och 350 miljarder 2026-2050. Det är knappt 20 miljarder per år. Om takten skulle dubblas till 40 miljarder så skulle järnvägen vara rejält utbyggd till 2030.

Stora nyinvesteringar i vägar bör undvikas då dessa genererar ökad biltrafik och ökade utsläpp. Trafikverkets beräkningar av samhällsekonomiska vinster är dessutom felaktiga då de bygger på prognosen om stora trafikökningar. Om biltrafiken ökar med 25 procent, så leder det till betydande trängsel i och kring de större städerna. Då blir också bilresenärernas tidsvinster av nya vägar betydligt större än i ett scenario där trafiken inte ökar alls, eller minskar.

Naturskyddsföreningen instämmer i Trafikverkets konstaterande om att det behöver satsas mer på trimningsåtgärder i det befintliga systemet, och fokuseras på åtgärder som bättre utnyttjar befintlig kapacitet. Fyrstegsprincipen är särskild viktig för att uppnå detta. Detta gäller även sjöfarten, om en del av godstransporterna på järnväg överförs till sjöfart skulle kapacitet kunna frigöras på järnvägen som i sin tur kan ta mer från lastbilarna.

Trafikverket menar i underlaget att styrmedel och regleringar för energieffektivare vägfordon och förnybar energi blir nödvändigt och centralt för att minska utsläppen. Trafikverkets officiella version är alltså att energieffektiviseringar och övergång till fossilfria drivmedel är det bästa sättet att lösa problemet men i Trafikverkets klimatscenario är slutsatsen i stället att det också behövs en kraftig minskning av trafiken för att nå målet. Naturskyddsföreningen instämmer i slutsatsen om att det förutom ett kraftigt teknikskifte också krävs en kraftig minskning av biltrafiken. För att så ska bli fallet behövs höjda skatter för biltrafiken, samt åtgärder som ökar tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och gång på bekostnad av biltrafiken.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Trafikverket slår fast att det behövs ökade resurser till underhåll och att 192 miljarder bör avsättas för järnvägens drift och underhåll 2018-2029. Naturskyddsföreningen stödjer ökade resurser till järnvägen för att återhämta eftersläpande underhåll men föreslår också att en stor del av väganlaget överförs till järnväg. Detta eftersom den överflyttning av trafik till järnvägssystemet som behövs för att klara framtida hållbara transporter leder till att behovet av underhåll av vägar kommer att minska medan behovet av järnvägsunderhåll ökar. I Kapacitetsutredningen anges också att vägarna är i betydligt bättre skick än järnvägen och att vägarna inte är i stort behov av nya pengar. Naturskyddsföreningen föreslår därför att Trafikverkets ekonomiska ramar för att bibehålla dagens funktionalitet ändras till att gälla den omvända fördelningen mellan väg och järnväg. 189 miljarder bör avsättas för järnvägens drift och underhåll medan 159 miljarder avsätts för vägtrafikens drift och underhåll. Av de 399 miljarder Trafikverkets efterlyser för att klara dagens funktionalitet och eftersläpande underhåll bör således 56 % avsättas till järnväg och 44% till väg.

Om järnvägens eftersläpande underhåll inte åtgärdas så menar Trafikverket att en avveckling av lågtrafikerade järnvägar kan vara en aktuell åtgärd. Detta vore förödande för klimatet och det svenska näringslivet.

Trafikverket rekommenderar att järnvägens underhåll åtgärdas inom tolv år. Naturskyddsföreningen förespråkar scenariot om att åtgärda järnvägens underhållsskuld på sex år. Eventuell överkostnad för snabb återställning av hela järnvägsnätet kompenseras av minskade samhällskostnader. Enligt SCB och Trafikverket kostar det osäkra järnvägssystemet Sverige 12 miljarder kronor om året och 60 miljoner tågresor väljs bort av resenärer.

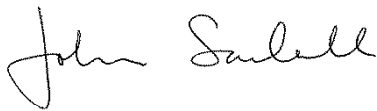
Banavgifterna bör inte höjas ytterligare från dagens nivå om inte de konkurrerande transportslagen flyg och lastbilstransporter åläggs kostnader för sina klimatutsläpp.

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Naturskyddsföreningen stödjer inte förslaget om att lägga ned och ta bort järnvägsanläggningar. Rusta i stället upp järnvägsanläggningarna.

Föreningen stödjer en fortsatt breddad och utökad satsning på stadsmiljöavtalen där även cykelvägar kan få medfinansiering.

För Naturskyddsföreningen



Johanna Sandahl

Ordförande



Niklas Englund

Sakkunnig Transporter