

Remissvar Inriktningsunderlag trafikverket

Till Infrastrukturdepartementet
Relaterat till diarienummer I2020/02739
Datum: 29/1/2021

Remissvar Greenpeace "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037"

Övergripande

Vi tackar för möjligheten att inkomma med remissvar och det välorganiserade och intressanta dialogmötet med departementet, detta är vårt skriftliga remissvar.

Trafikverkets prognos är att resandet per person ökar med cirka 10 procent, vilket tillsammans med befolkningsökningen ger en ökning av persontransportarbetet med 25–30 procent. Under perioden förväntas inrikes varuproduktion samt export och import av varor öka med i storleksordningen 50 procent, vilket leder till att inrikes transportarbete ökar med ungefär lika mycket. Sammantaget förväntas resandet och transportererna inom alla trafikslag öka kraftigt.

Det är ett grundantagande som är helt oförenligt med regeringens uppdrag att planera för hållbara transportsystem. Vi välkomnar de förslag som finns kring transporteffektivisering, men vi saknar en sammanhållen strategi som leder till aktiva åtgärder för att undvika ökat trafikarbete i allmänhet och ökat vägtrafikarbete i synnerhet. Trafikverkets inriktningsförslag gör att Sverige låser fast sig i ett trafiksystem som fortsatt är trängselskapande, energikrävande och klimatpåverkande.

Undermåliga antagande om klimat- och miljöpåverkan från biobränslen

Utsläppen från förbränning av biobränslen inom transportsektorn räknas som noll trots att lika mycket koldioxidläpps ut till atmosfären idag och först när träden återväxt om 60-120 år kan kolet bindas in igen Om användningen ökar med 70 procent kommer de biogena koldioxidutsläppen att öka, från dagens höga nivå på 30 Mton/år, där trafiken kommer stå för en snabbt växande del. Det finns en förhoppning om att en stor del av dessa bränslen framöver ska komma från skogsbruket. Skog som får stå kvar binder mycket koldioxid medan ett kalhygge frigör både koldioxid och metangas samt markkol, när dessutom 80 procent av kolet i den uttagna biomassan eldas upp som bränsle eller avfall inom två år resulterar det i kraftigt ökade utsläpp av växthusgaser på kort och medellång sikt. På pappret bokförs dock bara processutsläppen från biobränslet, vilket gör att fram till dess klimathandlingsplanen ska vara genomförd 2045 och under de kommande kritiska år vi har på oss att vända utsläppstrenden kommer en biobränslesatsning inte minska klimatpåverkan utan tvärt om elda på krisen och dessutom bidra till att utarma biodiversitet och ödelägga ekosystem. Substitutionseffekten kommer inte bli klimatgaspositiv tillräckligt snabbt för att bidra till att nå klimatmålet till 2045 och det kommer göra det omöjligt för oss att uppnå andra miljömål.

All fossilt energi måste snabbt fasas ut, men obligatorisk och ökad inblandning förlänger snarare förbränningsmotorns användning än förkortar den. Det håller fossilföretag som annars skulle få svårt med sina affärsmodeller under armarna och gör att företag som ex Preem får ett grönt alibi och enorma subventioner för att i huvudsak fortsätta med sin

fossilverksamhet. Det är samhällsekonomisk felprioritering, förlorad tid för det kritiska klimatarbetet, katastrof ur klimat och miljösynpunkt. Ökad satsning på biobränslen går också emot EU:s och regeringens planer på cirkulär ekonomi och en avfallshierarki som premierar materialåtervinning före energiåtervinning. Vi saknar policykoordinering med mål om cirkulär ekonomi, god luftkvalité, avfallshierarki samt biologisk mångfald.

Vägtrafikarbetet måste minska

Vi föreslår istället en helhjärtad satsning på minskat vägtrafikarbete, särskilt i storstadsregionerna och långväga godstransporter. Varje satsning på biobränsle måste vägas mot alternativet; minskad avverkning, avskaffat kalhyggesbruk med påföljande ökad inbindning, kombinerat med elektrifiering, transporteffektivisering och förändrade levnadsvanor där transportbehoven kan minimeras.

Vi välkomnar tankarna kring elektrifiering, transporteffektivisering och att järnvägens andel ska öka, men detta sker på en fullkomligt otillräcklig nivå för att Sverige ska ha en chans att komma i linje med utsläppsminskningstakten som krävs för att nå våra Parisåtaganden att begränsa den globala uppvärmningen till 1.5 grader. Nuvanande förslag gör det också omöjligt att nå övriga miljömål. Trafikplaneringen måste utgå från att dess verksamhet ska rymmas inom planetära gränser.

Sammanfattning av övergripande synpunkter:

1. Regeringen bör underkänna underlaget och begära in ett nytt då det inte motsvarar regeringens prioriteringar.
2. Det nya underlaget ska uppfylla kravet på att nå klimatmålen
3. Prioritera och bättre strategiskt samordna mål om trafikeffektivt samhälle
4. Planera för ett samhälle utan tillväxt som främsta målsättning, där andra saker prioriteras än ständigt ökande materiell konsumtion.
5. Planera för en utfasning av förbränningsmotorn snarare än att förlänga fossileran med inblandning av fossilt i biobränsle.
6. Integrera trafikplaneringen med mål om cirkulär ekonomi, där "urban mining" och reparationstjänster minskar behov av långväga transporter.
7. Integrera trafikplaneringen med mål om att nå en avfallshierarki, där förbränning på längre sikt försvinner och ökad materialåtervinning dominerar.
8. Trafikverket ska ges möjlighet att initiera, medverka och finansiera steg 1 och steg 2-åtgärder, det vill säga åtgärder för att påverka transportvalet och optimera transportsystemen till förmån för cykling. För att åstadkomma det måste Trafikverkets uppdrag och direktiv förändras.
9. Trafikverket bör få ett entydigt mål om minskat vägtrafikarbete och på allvar kunna främja andra transportslag som sänka underhållskostnaderna och klimat- och miljöeffekterna av vägarbetet.
10. Inga vägbyggen får bygga sin samhällsekonomiska lönsamhetskalkyl på ökat vägtrafikarbete.

Tåg

Tåg har låg energiförbrukning och är till stora delar elektrifierade, satsningar på tåg ökar därför ej behovet av förbränning, med alla dess påföljande problem med växthusgaser, partiklar, korrosiva gaser. Rullmotståndet mellan stålhjul och räls är 15 gånger lägre än mellan asfalt och gummi, samt att godsvagnar i låg av varandra har betydligt lägre luftmotstånd. Detta gör att varken fossila bränslen eller biobränslen behövs, vilket underlättar

att nå mål för luftkvalitet, klimat, biologisk mångfald och skyddad natur, samt även rent vatten, då vägtrafiken har slitage på på däck och vägar som läcker ut.

Satsa på spårvägssystem

Det största trafikarbetet sker inom våra regioner. Där sker ca 80 % av allt biltrafikarbete. Trafikverkets prognos visar att den största förväntade trafikökningen är i storstädernas kransregioner, detta är detta är den perfekta miljön för ökad spårtrafik. I Tyskland och Frankrike har man sedan många år byggt upp spårvägssystem kallat duo-spårväg eller tram-train som sträcker sig ut från stadskärnan ut till omkringliggande samhällen. Dessa spårfordon lockar betydligt fler bilresenärer än buss på grund av snabbare och bekvämare resor. Praktexemplet finns i Karlsruhe i Tyskland. I väntan på att duo -spårvagnar införs i Sverige är det lämpligt att rusta upp våra 17 regionala järnvägar för högre hastigheter och ökad kapacitet. Det kostar mindre än att förstärka vägnätet för 74 tons lastbilar, vilket Trafikverket föreslår.

Vi föreslår

1. Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg
2. Prioritera klimatmålen inom transportsektorn
3. Avskaffa utdelningskrav på SJ
4. Att ytor och kapacitet för uppställningsspår, omlastningscentraler, depåer, verkstäder mm utvecklas i takt med trafikökningen
5. Sätt ned foten inför ERTM nu/eller inte så att alla kan planera sina investeringar.

Väg

Varje plan för framtiden som bygger på ökad vägtrafik är dömd att misslyckas med miljömålen. Vi anser att trafikverket antagit en defaitistisk inställning här och bara räknar med ökad trafik som en naturlag istället för aktiv planering för övergång till bättre logistik, minskade behov av transporter, ökad lokal ekonomi, övergång till tåg, kollektivtrafik, cykel mm. 74-tons lastbilar må vara något mer energieffektiva än lättare lastbilar, men till priset av dyra anpassningskostnader, slitage, trafiksäkerhet och många andra nackdelar. Trafikverket konstaterar redan att allt fler och tyngre fordon höjer underhållskostnaderna så mycket att vi inte ens har råd med det vi redan har. Analyser som bygger på att dessa effekter ej uppstår bygger på orealistiska antaganden, alldeles särskilt att trafikvolymen ej påverkas. Syftet med dessa fordon är främst att få ut mer material från skogen, till biobränsle mm. Mål om ökat skydd, övergång till kalhyggesfritt skogsbruk är helt nödvändiga för att nå andra miljömål, med plockhyggesbruk och sänkta behov av biobränslen behövs ej heller denna investering då varje enskilt hygge blir mindre omfattande. Före 2030 väntas EU-kraftigt skärpa kraven på skyddad natur och kraven på skogsbaserat biobränsle, detta gör att en sådan investering blir omodern innan den ens är färdig. Vi noterar att trafikverket resonerar kring vägbyggen och vägars påverkan på biologisk mångfald, men saknar motsvarande analys för den extrema ökningen av biobränsleanvändningen, utredningen bör kompletteras med detta.

Vi föreslår

1. Överför investeringarna från 74-tons infrastruktur till regionala järnvägsnät istället. Vi förespråkar därför, precis som trafikverket också lyfter fram, "att vårda det vi redan har" vad gäller vägnätet.
2. Elektrifiera fordonsflottan och förbjud förbränningsmotorer senast 2025. El-vägar är intressant men måste vägas mot andra investeringar. 100 miljarder för elvägar och

el-lastbilar bör jämföras med en motsvarande satsning på godsterminaler och godstransport på järnvägar, som skulle ha 2-3 gånger lägre energiförbrukning än el-lastbil på elväg.

3. I städer är många resor med bil kortare än 3-4 km och även i hela landet är de flesta resorna under milen. Med rätt satsningar kan många av dessa resor flyttas över till kollektivresor eller cykel, vi kräver högre ambitionsnivå.

Cykel/gång

Staten bör ta ansvar för friliggande statliga cykelvägar även om de inte går parallellt med en statlig väg. Vi saknar en trovärdig plan för att genomföra målet för aktivt resande. Cykling är yteffektivt, energieffektivt, bra för folkhälsan, bra för lokal luftkvalitet samt har lägst investeringskostnader av alla trafikslag. Även fordonen i sig har lång livslängd, lägst resursförbrukning och klart lägst vikt och därmed planetärt fotavtryck.

Cykelinvestering ger mycket hög effekt per investerad krona, därför bör satsning på cykelinfrastruktur, med korta bytesavstånd till kollektivtrafik samt sopade vintervägar prioriteras i planeringen.

Vi föreslår

1. En plan för hur 50% av alla resor kortare än 5 km ska ske med cykel bör genomföras.
2. Vi föreslår att Trafikverket ska ges möjlighet att initiera, medverka och finansiera steg 1 och steg 2-åtgärder, det vill säga åtgärder för att påverka transportvalet och optimera transportsystemen. För att åstadkomma det måste Trafikverkets uppdrag och direktiv förändras.

Flyg och Sjöfart

Trafikverket beräknar att inrikesflygets trafikarbete är oförändrat till 2040 samt en svag ökning till 2065. Vi anser det är ett felaktigt grundantagande, planen måste utgå från att de storstädernas inrikeslinjer överförs till järnväg samt med båt till Visby. 2065 är det snarast mindre flygplatser med små elflyg i glesbygd som finns kvar, det är dock frågan om mycket små volymer.

Flygplan har lång livslängd och omställning kommer gå långsamt därför måste planeringen utgå från kraftigt minskat flygande för att vara förenligt med klimatmålen, detta bör skrivas in i uppdraget.

Statliga bolaget Göta Kanal och andra kanalsystem kan bidra till arbetet med vandringsvägar för ål och andra hotade arter, detta bör integreras i de statliga planerna för kanalskötsel.

Isadora Wronski,

Sverigechef Greenpeace

Carl Schlyter,

Kampanjledare systemförändring

