

Diariernr: N2017/05430/TIF
Remissvar från Miljöpartiet i Västmanland

Synpunkter på Nationell plan

Systematisk fel i framtagandet av nationell plan

Underlagsdokumenten publicerades vid olika tidpunkter vilket har lett till att miljökonsekvensbeskrivningen inte har uppdaterats. T ex planens effektbedömning saknades ju i miljökonsekvensbeskrivningen och man kunde inte värdera vilken påverkan planen gör.

Mer åtgärder för att nå fossilfritt Sverige 2030

Miljöpartiet de gröna i Västmanland anser att det behövs mer åtgärder i nationell plan för att nå fossilfritt Sverige 2030. Trafikverket och infrastrukturplanen är avgörande faktorer för att minska trafikens utsläpp i snabb takt. Det finns mer att göra inom ramen för planen.

Dessutom har Trafikverket möjlighet att initiera framtagandet av styrmedel som leder till minskade utsläpp och mer av den här typen initiativ behövs i planen.

Helt enkelt: om Sverige ska rädda planeten så behövs det annorlunda arbetssätt och förslag än vad förslaget är nu.

Samhällsekonomiska beräkningar missar potentialen med kollektivtrafiken

Prioritering i förslaget till nationell plan görs enligt samhällsekonomiska beräkningar. Dessa beräkningar lägger en stor tyngd på tidsvinster som man kan få med bättre infrastruktur. Dessa beräkningar tar inte hänsyn till att folk kan välja var de vill bo och jobba. De tar inte heller hänsyn till möjligheten att få folk att ändra transportsätt till mer samhällsekonomisk lönsamma sätt att ta sig från A till B.

Tabell 7.1. Värdering av inbesparad tid av normal åktid, anslutningsresor respektive byte av färdmedel. Kr per persontimme. Prisnivå 2014 respektive 2040, i 2014-års penningvärde.

	Normal åktid		Anslutningsresor		Byte av färdmedel	
	2014	Prognos 2040	2014	Prognos 2040	2014	Prognos 2040
Prisnivå						
Nationella/Långväga resor:						
Bil	116	170	-	-	-	-
Buss	42	62	57	84	105	155
Tåg	78	115	107	158	196	289
Färja	116	170	158	232	290	426
Flyg	116	170	158	232	290	426
Regionala/lokala resor:						
Bil, arbete	93	137	-	-	-	-
Bil, övrigt	63	93	-	-	-	-
Buss, arbete	57	84	57	84	143	210
Buss, övrigt	35	52	35	52	89	131
Tåg, arbete	74	109	74	109	186	273
Tåg, övrigt	57	84	57	84	143	210
Färja	58	85	58	85	145	213
Färja, del av vägnät.	Värderas enligt färdmedlet på vägnät.					

Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.0, Kapitel 7 Värdering av kortare restid och transporttid

https://www.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/07_restid_o_transporttid_a60.pdf sidan 4.

Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK, gör en skillnad mellan personer som åker bil och personer som åker kollektivt. En timme av ens liv för bilåkare värderas högre än en timme för en resenär i kollektivtrafiken. Detta känns långsökt då vi alla har 24 timmar per dygn, varken mer eller mindre. Att använda subjektiva bedömningar av hur individerna värdesätter sin tid känns ovetenskapligt när tidsbesparingen utgör en av de viktigaste grunderna i infrastrukturplaneringen. ASEK missar att personerna har möjlighet att välja att bosätta sig nära kollektivtrafiken. Den tar inte heller hänsyn till att resenärerna inte alltid är rationella varelser utan påverkas av bilreklam och gruppträck om bilen som statussymbol. Byte av resesätt mellan bilen och kollektivtrafiken är inte heller linjärt utan det finns tröskeleffekter, t ex övergång från en-timmestrafik till kvartstrafik i kollektivtrafiken mer än fyrdubblar antalet resenärer. I en komplett samhällsekonomisk beräkning skulle man ta hänsyn till parkeringsytan som bilen kräver både hemma, på jobbet, på vägen och på besöksställen såsom i butiken och

på fritidssysslan. I kalkylen bör läggas till tiden och pengarna för att underhålla bilen samt resurserna för att tillverka bilen. Om man ska värdera ett bilburet samhälle så ska man även räkna med den kommunala infrastrukturen för bilismen och dess kostnader.

Samhällsekonomiska kalkyler enligt ASEK-metoden leder till att man lägger massor av resurser på att trimma det trafikslaget som är sämst och dyrast för samhället. Man tror att tidsvinsterna inom bilismen genom bättre vägar väger upp för de skador som bilismen åsamkar. Samtidigt missar man att genom att lägga en bråkdel av vägförbättringspengarna till ändring av transportval så skulle man få reella samhällsekonomiska vinster.

Använd fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder

Miljöpartiet de gröna i Västmanlands synpunkt är även att fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder (t ex påverkan av beteendemönster) ska läggas till och finansieras med nationell plan, även utan att fysiska åtgärder genomförs.

Fyrstegsprincipens fyra steg: 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, 4. Bygg nytt

Steg 1. Tänk om. Överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, t ex lokalisering, markanvändning, skatter, avgifter, parkeringsavgifter, subventioner, samverkan, resfria möten, hastighetsgräns, samordnad distribution, information, marknadsföring, resplaner och program och så vidare.

2. Optimera. Genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, t ex omfördelning av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, särskild drift, samordnad tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar, reseplanerare och så vidare.

3. Bygg om Begränsade ombyggnationer, t ex förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, breddning, plattformsförlängning, förbigångsspår, stigningsfält, muddring i farleder, ITS-lösningar, planskilda korsningar, uppställningsspår med mera.

4. Bygg nytt. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder, t ex nya järnvägar, dubbelspår, förbifart, ny motorväg, farledsinvestering, centrala kombiterminaler, cirkulationsplats, nya stationslägen, BRT-lösningar, elmotorvägar, förbindelser till flygplatser, busskörfält, nya mötesspår med mera.

Regeringens uppdrag att ta fram en nationell plan, N2017/02312fTIF m.fl., uppmanar till detta. Kraftigt ökade resurser till fyrstegsprincipens steg 1 och 2 behövs i planen: steg 1 åtgärderna ska vara minst 5 procent av investeringarna och steg 2 åtgärderna

ska vara minst 10 procent av investeringarna. Åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2 är oftast det billigaste sättet att lösa transportbehovet och öka kapaciteten. T ex en buss fylld med passagerare frigör utrymmet som ca 40 bilar skulle ha tagit.

På Trafikverkets hemsida står det (inhämtad 171120): "Trafikverket har arbetat trafikslagsövergripande och åtgärder har prioriterats för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till att nå de transportpolitiska målen. Fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling." Vi kan inte se att detta är gjort, det finns inga tydliga spår om detta i förslaget om medelstildelning per projekt.

Förbättra beslutsgången inför en infrastrukturåtgärd

Miljöpartiet de gröna i Västmanland anser att de berörda kommunerna ska vara med i besluten om åtgärdsval inför en infrastrukturåtgärd.

Staten ska finansiera sina vägar

Miljöpartiet de gröna i Västmanland anser att den nationella planen ska finansiera investeringarna, inklusive gång- och cykelvägarna, längs statliga vägar. Staten ska finansiera även beteendepåverkansåtgärderna längs statliga vägar.

Cykel som ett eget trafikslag

Miljöpartiet de gröna i Västmanland håller med om de inriktningar som nämns i underlagsrapporten "Cykel – Ett underlag till åtgärdsplaneringen för 2018-2029": "...cykling behöver betraktas som ett eget trafikslag/transportsätt och utvecklas utifrån sina specifika förutsättningar och behov. Det viktigaste för att åstadkomma en ökad, säker cykling är att utveckla infrastrukturen utifrån detta synsätt och att det måste ske med samma seriositet och systematik som skett för motoriserad vägtrafik vad gäller faktaunderlag, processer och arbetssätt med mera." (sidan 1)

"Cykel är generellt sett ett effektivt, billigt och hälsobefrämjande transportsätt som, vid ett ökat resande relativt motoriserat resande, även bidrar positivt till minskade klimatutsläpp, luftföroreningar och buller. Det är viktigt att samtidigt åstadkomma en säker cykling eftersom andelen cyklister ökar av omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Av allvarligt skadade i vägtrafiken utgör cyklister idag ca 40 procent." (sidan 1).

Vi anser att det behövs mer finansiering för att främja cyklism och utbyggnad av cykelinfrastrukturen. Dessutom behövs det tydligt medel för regionala cykelvägar.

Informations- och kunskapshöjande insatser

Miljöpartiet de gröna i Västmanland håller även med om påverkan på trafikbeteendet som nämns i dokumentet "Cykel . Ett underlag till åtgärdsplaneringen för 2018-2029": "Mobility management, MM, är ett koncept för att främja hållbara resor och

transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för MM är information, kommunikation, organisation och samordning. "Mjuka" åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder och kräver inte stora investeringar och bedöms ofta ha en god kostnads-/nyttokvot." (sidan 4).

Denna typ av beteendepåverkande åtgärder behöver utökade medel i den nationella planen.

Investeringarna i Västmanland

Vi ser att det finns många möjligheter att göra bättre investeringar även i Västmanland. Satsningarna på högre hastigheter på bilvägar ska strykas till förmån för cykel och kollektivtrafik. Även om 2+1 vägarna ökar säkerheten för bilisterna så minskar de säkerheten avsevärt för de oskyddade trafikanterna och därför ska dessa investeringar tas bort. Lägre hastighet innebär ju bättre säkerhet.

Även utbyggnationen av E18 ska strykas från den nationella planen då kapacitetsproblemen kan lösas billigare och på ett mer hållbart sätt genom satsningen på kollektivtrafik. Enligt vår syn ska Trafikverket initiera miljöinriktad trängselskatt på sträckan som är belastad och använda pengarna till kollektivtrafiksatsningar på samma sträcka, dvs tåg och buss. Samtidigt ska Trafikverket enligt vår syn installera hastighetskameror på sträckan för att minimera hastighetsöverträdelser och olyckor på grund av vårdslöshet i trafiken.

En buss kan frigöra samma vägyta som ca 40 bilar skulle ha tagit och kapaciteten blir nästan 40 gånger bättre. Om man jämför med utbyggnation till motorväg blir kapaciteten bara ungefär 2 gånger bättre. Dessutom, genom satsning på kollektivtrafiken så slipper vi trängseln i Västerås och i pendlingskommunerna.

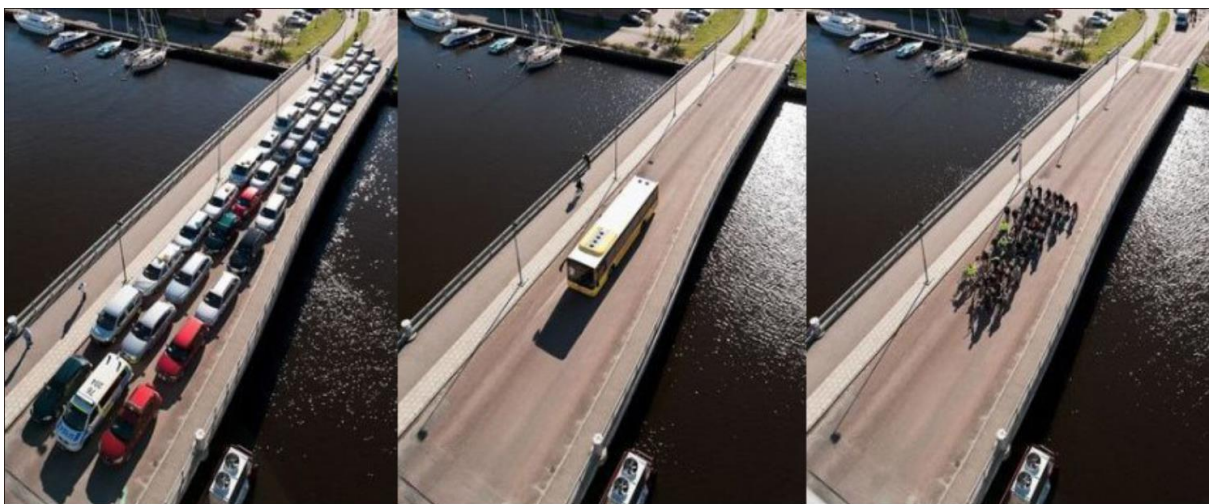
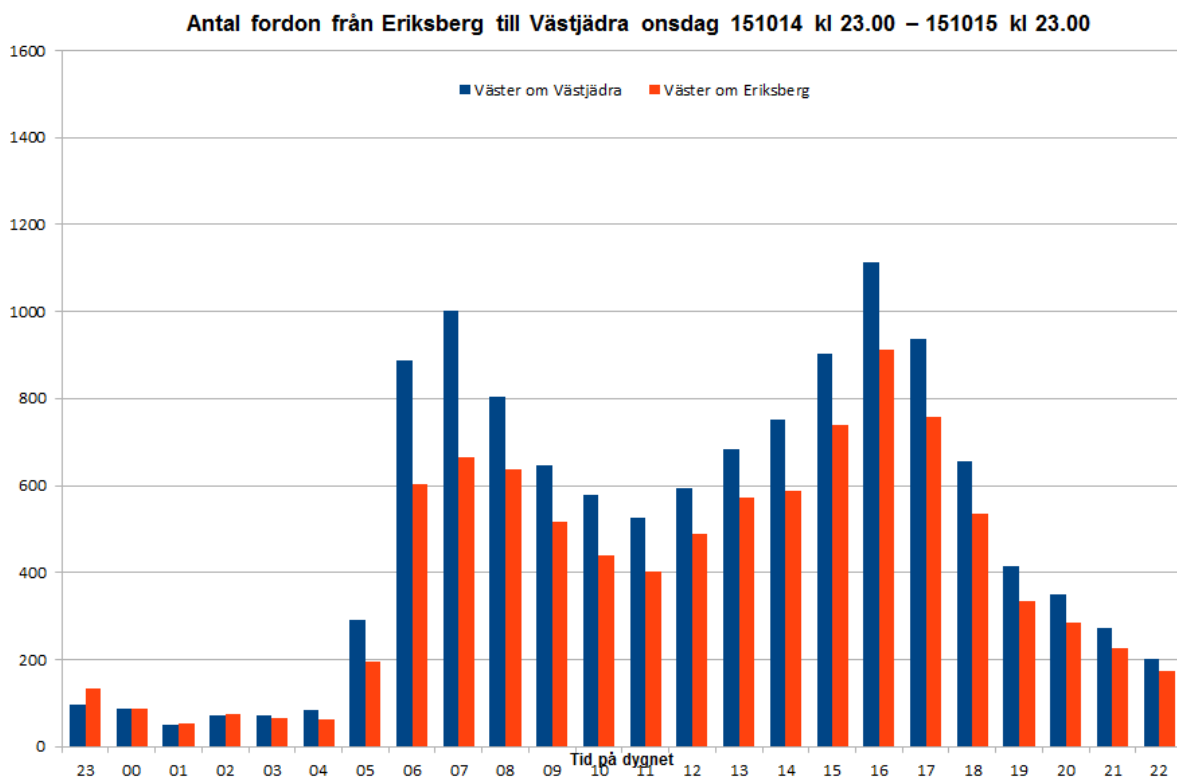


Foto: Gävle kommun

En väg används ganska ineffektivt under dygnet. Det är oftast bara på morgonen och på kvällen som det finns trafik på vägarna. Annars är en väg ganska dåligt utnyttjad. I det läget innebär utbyggnationen dålig användning av skattepengar då kapacitetsproblemet kan lösas på bättre sätt med andra instrument.

Det är pendlare som fyller E18 och mycket av denna grupp kan flyttas till kollektivtrafik med rätt åtgärder såsom mobility management och smidigare kollektivtrafik. Som exempel kan vi ta dagens resenärer från Hallstahammar som är skillnaden mellan den blåa och den röda stapeln, ca 300 fordon på morgonen och ca 200 på eftermiddagen. Kapaciteten på en 2+1 väg som E18 är just nu utanför Hallstahammar är ca 1500 fordon per timme och en minskning med 200 fordon på peak-tiderna skulle göra stor skillnad.



Datakälla: Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket

Det finns potential inom tågtrafiken att ta en del av dessa resenärer. Idag finns det en timmes trafik mellan Hallstahammar och Västerås och flaskhalsen för att få till en halvtimmestrafik med tåg till Västerås hänger på att få till 700 meter mötesspår för tågen. Lite förenklad skulle man kunna säga att valet är mellan motorvägsbygget för nästan en miljard kronor eller 700 meter järnvägsspår, båda löser samma kapacitetsproblem. Miljöpartiet de gröna i Västmanland anser att man ska välja utbyggnationen av järnväg, satsning på buss och på mobility management. Vi vill även ha satsningar på järnväg mellan Örebro och Västerås samt på sjötransporter på Mälaren så att trycket på E18 minskar.

Återställ järnvägens funktionalitet: redovisning av hur Trafikverket planerar att nå målet. Planförslagets fokus på järnvägens underhåll är välkommet. Det är emellertid allvarligt att Trafikverket inte når upp till målet om att återställa funktionaliteten under planperioden. För effektivitet och hushållning med resurser vill vi särskilt lyfta behovet av en fastställd plan för reinvesteringar. För att säkerställa dess genomförande måste dess budget vara oberoende av det avhjälpande underhållet, för att kunna återställa systemets funktionalitet och robusthet.

Använd och utveckla sjöfarten

Till skillnad från järnvägar och väg så har sjöfarten ingen kapacitetsbrist. Flytt av transporter till sjöfart frigör kapacitet på järnväg och väg. Nationell plan ska lägga mer fokus på att underlätta att flytta transporter till sjöfart. Det kan handla om allt från att utveckla noder såsom hamnar till att förbättra mjukvaran för samordnade transporter och att få transportaktörerna att jobba tätare ihop osv. Här behöver Trafikverket ta en ledande roll.

Mälarsjöfarten är viktig för möjligheten att avlasta landinfrastrukturen från gods och bidra till en klimatsmart transportinfrastruktur.

Därför behöver Hjulstabron åtgärdas enligt den avsiktsförklaring som tecknats mellan Trafikverket, Sjöfartsverket, Västerås stad, Köpings kommun och Region Västmanland. Hjulstabron behöver åtgärdas för att säkerställa nyttan av övriga investeringar för mälarsjöfarten. Västerås stad och Köpings kommun investerar 1,8 miljarder kronor för mälarsjöfarten kopplat till hamnarna i dessa städer. Konsekvensen av en icke åtgärdad Hjulstabro innebär att effekterna från övriga investeringar som slussen i Södertälje, muddring av farled och åtgärder i hamnarna inte uppnår effekt genom överflyttning av volymer från landtransporter till sjöfarten inom planperioden. Vi efterfrågar en helhetssyn för mälarsjöfarten och förordar därför att Mälärprojektet ska utökas och då även omfatta Hjulstabron.

Mälärbanan och Svealandsbanan: Använd investeringar, reinvestering och trimning för ökad kapacitet. Miljöpartiet de gröna i Västmanland saknar åtgärder för utbyggnad av kapaciteten på Mälärbanan och Svealandsbanan, vilket behövs för fortsatt integrering av arbets-, bostads- och studiemarknaderna. Det är även en förutsättning för att uppnå en snabbare tågförbindelse mellan Stockholm-Oslo.

Ett nytt resecentrum och ombyggd bangård i Västerås behöver påbörjas under planperioden. Västerås utgör en viktig regional nod i järnvägssystemet vars kapacitet måste säkerställas. Utredningar visar att den ökning av tågtrafiken som fyrsparutbyggnaden medför tillsammans med befolkningsökning och trafikoperatörernas bedömda behov av trafikering inte kan hanteras efter 2027 i den utformning som resecentrum och bangården har idag. Det är av stor vikt att den regionala nodens kapacitet säkerställs genom att utbyggnad påbörjas inom planperioden.

Stockholm-Oslo är en viktig relation mellan två nordiska huvudstäder som behöver få en järnvägsförbindelse som medger kort restid. Med flyg tar det idag en timme mellan Stockholm-Oslo, därtill tillkommer transporttid tid flygplatsen samt väntetid. Dessa resor skulle med fördel istället kunna ske med tåg. Korta restider skulle även innebära en bättre tillgänglighet längs med sträckan till de båda huvudstäderna, men även främja resandet till målpunkter längs sträckan i Mälardalen. Miljöpartiet de gröna i Västmanland ser positivt på att en fördjupad utredning av sträckan Stockholm-Oslo lyfts i den nationella planen.

Dalabanans funktion och utveckling behöver säkerställas. Utvecklingen av tågtrafiken hämmas idag av banans kapacitet och standard. Med tidigare aviserade brister och risker för hastighetsnedsättningar som skulle innebära ökade restider med 45 minuter längs sträckan är det oroväckande att endast ett av tre spårbyten finns med på sträckan, vilka skulle behöva genomföras tidigt i planperioden. Spårbyten är även en förutsättning för investeringar för förbättrad kapacitet och restid. Då banan bara har enkelt spår är det svårt att förena regionala och interregionala behov, med sämre förutsättningar för sysselsättning, bostadsbyggande och kompetensförsörjning som följd. Miljöpartiet de gröna i Västmanland anser att den ambitionsnivå och planer som fanns mellan regionala företrädare och Banverket bör återupptas genom att en plan för hela sträckan upprättas för banans fortsatta utveckling.

Bygg järnväg för framtidens Sverige. För Sveriges utveckling behövs god tillgänglighet för både bostadsförsörjning, sysselsättning och tillväxt. Miljöpartiet de gröna i Västmanland vill att järnvägssystemet ska utvecklas och skapa förutsättningar för framtiden. Högre hastigheter kommer att vara en del av Sveriges framtida behov och vid planering av ny järnväg ska Trafikverket ges i uppdrag att, oavsett beslutad hastighet, skapa förutsättningar för att i framtiden kunna växla teknik men använda samma spårdragning. Det vill säga hänsyn ska tas till kurvradier så att dessa motsvarar kraven för anläggningar med högre hastigheter.

Bygg om vägar för framtidens Sverige. För att möta framtidens transportbehov ser Miljöpartiet de gröna i Västmanland att förutsättningar för transporter på väg behöver förändras och följa teknikutvecklingen. Det är viktigt att främja hållbara transporter i hela transportsystemet där el-vägar kan vara ett viktigt steg i rätt riktning.

Gör satsningarna långsiktiga och skapa förutsättningar för bra planering
Att ge tid för genomförande av åtgärder som stadsmiljöavtal skulle skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen. Miljöpartiet de gröna i Västmanland förordar därför att välbehövliga satsningar på ett hållbart resande får längre genomförandetider.

Andra satsningar utifrån ett systemperspektiv välkomnas. För att uppnå de transportpolitiska målen samt regeringens övergripande mål krävs ett helhetsperspektiv på hela transport- och planeringssystemet. Ur ett systemperspektiv välkomnas satsningar som leder till bättre kapacitet och robusthet i hela Sverige, såsom:

- Stockholms Central
- Gävle, ny dragning av Ostkustbanan
- Ostlänken
- Kapacitetsförstärkningar Västra Stambanan
- Kapacitetsförstärkningar Värmlandsbanan
- Kapacitetsförstärkningar Godsstråket genom Bergslagen

2017-11-30

Miljöpartiet de gröna i Västmanland

Mikael Vilbaste ordförande

070-2243859