



Jordens Vänner

Friends of the Earth Sweden

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Vägtrafiken måste minska - satsa på ett transporteffektivt samhälle

För att klara Parisavtalet har Sverige ett etappmål att utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent 2010–2030. Dessutom måste Sverige som en del av EU:s klimatpolitik minska utsläppen inom den så kallade ESR-sektorn, där inrikes transporter ingår, med 50 procent 2005–2030.

För att klara dessa mål behöver vi ett transporteffektivt samhälle med en minskning av bilismen, lastbilstrafiken och flyget. Det räcker inte med tekniska åtgärder som elbilar och biobränslen, även om sådana åtgärder också behövs.

Det är allvarligt att förslaget till nationell transportplan utgår från fortsatt ökning av vägtrafiken. I Trafikverkets Basprognos 2024 beräknas inrikes persontransportarbete öka med cirka 28 procent mellan 2019 och 2045. Resandet med personbil beräknas öka med 26 procent, med buss 8 procent och med inrikesflyg 9 procent. Det går inte ihop med Sveriges beslutade klimatpolitik. Det är inte heller rimligt ur ett rättviseperspektiv. Om alla i världen skulle leva som svenskar i genomsnitt, skulle det krävas ungefär 4 jordklot. Detta är fullkomligt orimligt. Vi vet också att de rika inom Sverige kör mycket mer bil, flyger mer och släpper ut mycket mer än de med lägre inkomster..

Vi bedömer att det finns en stor potential i att effektivisera bort transporter på sätt som värnar god tillgänglighet. Detta har konstaterats av Trafikverket och flera andra myndigheter i uppdraget SOFT (samordningsuppdraget för omställning till fossilfrihet i transportsektorn) och i den förra inriktningsplanens avsnitt om En bredare transportplanering. De åtgärder som redovisats där bör genomföras och finansieras genom samma anslag som infrastrukturåtgärder.

Satsa på steg ett och två - slopa fjärde steget vad gäller nya vägar.

Vi vet att byggandet av nya genomfartsvägar inducerar ökad biltrafik. Ska vi ha en chans att klara klimatproblemen, borde vi därför omedelbart slopa steg 4 i fyrstegsprincipen.

Jordens Vänner säger nej till all ytterligare utbyggnad av motorvägar och motortrafikleder. Samtliga stora projekt i planen måste omprövas. Detta är särskilt viktigt i storstadsområdena som har goda förutsättningar att med en genomtänkt planering effektivisera bort transporter och erbjuda goda alternativ till vägtrafik.

Vi vill särskilt uttala vårt nej till Tvärförbindelse Södertörn i Stockholm. Detta är den i planeringen

enskilt mest omfattande satsningen på ny vägkapacitet som skulle motverka en transporteffektiv stadsutveckling och kraftigt gynna ökade vägtransporter och därmed försvåra trafikens miljöanpassning. Även den omdiskuterade Östlig förbindelse i Stockholm, som Trafikverket själva bedömer som ”robust olönsam”, måste omedelbart avföras från all framtida planering.

När det gäller fyrstegsprincipen bör staten fatta beslut om att Trafikverket även ska kunna fördela pengar till steg 1 och 2 åtgärder för att klara resbehov utan vägbyggen. Staten bör även delfinansiera byggande av spårvägar i städer.

Jordens Vänner konstaterar att budgeten för underhåll av väg ökar mycket mer än budgeten för underhåll av järnväg. Det är orimligt. Prioriteringen kommer att öka vägtrafikens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag och skapa ökad miljöpåverkan.

Satsa på järnvägarna i hela landet

Investeringarna i järnväg har inte motsvarat den stigande efterfrågan på spårburna transporter. År 2045 förväntas stora kapacitetsbegränsningar på viktiga delar av järnvägsnätet.

Jordens Vänner är positiva till att bygga nya spår på de platser i Sverige där det är motiverat för att öka kapaciteten och stärka järnvägens konkurrenskraft. Föreningen vill särskilt nämna behovet av att anlägga nya stambanor som knyter samman storstäderna (inklusive Oslo) och Norrbotniabanan. Vår bedömning är att en dimensionering för hastigheten 250 km/h utgör en lämplig avvägning mellan framkomlighet, miljö- och naturhänsyn. Föreningen ifrågasätter omprövningen av följande järnvägssatsningar: Gävle- Kringlan, Maria-Helsingborg, Sundsvall C-Dingersjö, Råppe-Växjö, Malmabanen Boden-Gällivare. Vi önskar även satsningar på Nobelbanan Stockholm-Oslo.

Den skeva fördelningen av medel för banutveckling mellan stora och små kommuner och regioner minskar sammanhållningen i vårt land. Trafikverket motiverar sina ojämlika satsningar med samhällsekonomiska kalkyler. Men dessa tar inte hänsyn till regionalpolitiska argument.

De ekonomiska och miljömässiga fördelarna att behålla och utnyttja befintlig bebyggelse och infrastruktur i stället för att bygga nytt i storstäderna beaktas inte heller av Trafikverkets modeller.

Avskaffa underhållsskulden under planperioden

Jordens Vänner anser det som orimligt att den övergripande ambitionsnivån i planen innebär att 90 procent av underhållsskulden väntas bestå år 2037. Målet måste vara att hela skulden återställs under planperioden så att ingen ska behöva vänta på tåg på grund av signalfel eller bristande underhåll. För att klara detta måste järnvägsunderhållet återgå i statlig regi och garanteras tillräckligt med yrkesskicklig personal.

Jordens Vänner ser med oro på att de regionala järnvägarna enligt förslaget ska tillåtas förfalla ytterligare under planperioden. Med tanke på hur utmanande det är att anlägga ny järnväg bör befintlig järnväg värderas upp. Ett talande exempel är Inlandsbanan som gått från att under många år ha varit nedläggningshotad till att nu uppmärksammas som en viktig länk vid omledning av trafik vid störningar. Det är viktigt att de regionala järnvägarna upprätthåller en god standard för att underlätta pendling och en rättvis omställning i hela landet. Två miljoner invånare bor längs dessa banor och resandet kan öka mycket med elektrifiering, högre hastighet och moderna tåg.

Nej till satsningar för tyngre lastbilar

Planen föreslår bärighetssatsningar för 74 tons lastbilar. Detta medför att konkurrensen förändras så att gods förflyttas från järnväg till lastbilar. Dessutom sliter tunga lastbilar med på vägarna än lättare bilar. Tunga lastbilar är kontraproduktiva för järnväg och miljövänliga transporter. Vi är mycket

bekymrade över att gods på järnväg år efter år tappar marknadsandelar till väg och att miljöeffekterna av elektrifierad järnväg inte värdesätts i kalkylerna.

Jordens vänner anser att det är helt fel att förstärka vägar för längre och tyngre transporter. Dessa pengar bör istället användas för åtgärder som kan flytta över lastbilstransporter till järnväg. Banavgifterna bör utformas så gods på järnväg kan vara konkurrenskraftigt.

Gärna nya järnvägar - med stopp i många städer och i centrala lägen.

Vid byggande av nya järnvägssträckor bör man tillse att stationerna kommer att ligga centralt i de olika orterna, så att de som framdeles ska resa på dessa sträckor med större sannolikhet kommer att välja tåget framför andra transportmedel. En del tåg kan gå direkt mellan större städer, men det är viktigt att många turer stannar på mindre orter för att öka resandet.

Det ska finnas möjlighet att ta med cyklar, barnvagnar, rullstolar, stora ryggsäckar och annat skrymmande bagage på alla tåg och på annan kollektivtrafik.

Inga pengar till flyget

Ingen användning av utsläppsfria tekniker har möjlighet att ta omfattande marknadsandelar de kommande årtiondena - därför är det orimligt att expandera flygets infrastruktur.

Jordens Vänner rekommenderar regeringen att inte godkänna någon ytterligare planering för utbyggnad av flygplatser och att tacka ja till Stockholm Stads förfrågan att få omvandla Bromma flygplats till en blandad attraktiv stadsdel med plats för expanderande befolkning och näringsliv. De regionala flygplatserna har under mandatperioden fått en ökning av statliga subventioner till driften. Jordens Vänner kräver att subventionerna till flygplatser avvecklas och att driftkostnaderna i fortsättningen betalas av den som flyger.

Differentierad vägskatt.

Jordens Vänner rekommenderar regeringen att införa differentierad vägskatt för såväl lätta som tunga vägfordon för att långsiktigt kunna finansiera infrastrukturen, få precision i beskattningen av det enskilda fordonet och beskatta externa effekter olika utifrån om de uppstår i stad eller på landsbygd.

Minska transportbehoven genom närproduktion och närservice

Transportbehovet måste minska både genom mer närproduktion och mer närservice, både i stadsdelar och små orter på landsbygden, och med digitala möten. Arbetsresor bör minskas även genom att underlätta för människor att få möjlighet att arbeta närmare där man bor. Stöd bör ges till information om en förändrad livsstil för att bland annat få fler att semestra på närmare håll. Hela Sverige ska leva med naturbruk, vidareförädling, samhällsservice och kollektivtrafik på landsbygden.

Planera arbetsplatserna för minskat bilresande

Med tanke på klimatkrisens allvar bör fler erbjudas att arbeta hemifrån eller i en datastuga i sitt närområde några dagar i veckan och att distansmöten av olika slag huvudsakligen kan ske digitalt.

Nya områden för industrier och handel måste planeras för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik med en bra turtäthet. Antalet parkeringsplatser bör begränsas, och förses med parkeringsskatt.

Dessa typer av åtgärder bör även införas vid befintliga industrier och andra arbetsplatser runt om i landet.

Seriösa samhällsekonomiska analyser

Samhällsekonomiska analyser utgör en mer central del än någonsin i underlaget, med stark betoning på att objekten prioriteras utifrån bedömd samhällsekonomisk lönsamhet.

Analyserna måste fullt ut inkludera transportsystemets negativa påverkan på klimat och biologisk mångfald, inklusive långsiktiga irreversibla effekter på samhällen och ekosystem om vi misslyckas med att nå miljömålen.

Jordens Vänner ansluter sig till Naturskyddsföreningens förslag att ge en internationell expertgrupp i uppdrag att göra en helt oberoende utvärdering av Trafikverkets och ASEK:s samhällsekonomiska analyser. Vid utvärderingen bör allmänheten ges möjlighet till full insyn, få delta i remissförfarande och erbjudas en pedagogisk framställning av underlagsmaterialet.

Sänkta hastigheter

Högre hastigheter ger högre utsläpp och energianvändning och orsakar dessutom stora samhällskostnader genom fler och allvarigare olyckor. Mer än hälften av trafikarbetet överstiger hastighetsgränserna. Här finns stora vinster att göra. Transportplanen ska verka för sänkta hastigheter i trafiken.

Satsningar på gång och cykel

Utvecklingen när det gäller cykling går i fel riktning och detta planförslag kommer att göra det än värre. Fler 2+1-vägar utan vare sig vägren eller rimliga alternativa vägar för cyklister och fler tunga, långa lastbilar på våra vägar gör det i praktiken omöjligt att cykla säkert på stora delar av landsbygden.

Enligt beräkningarna i "planförslagets samlade effekter" sker cirka 975 miljoner resor till fots eller med cykel per år vilket motsvarar 26 procent av alla resor inom Sveriges transportsystem. Planförslaget konstaterar att det finns betydande brister i cykel-infrastrukturen mellan tätorter inom pendlingsavstånd. På sträckor där det saknas trafiksäkra vägar för cykling, är staten ofta ansvarig. Den höga andelen gång- och cykelresor i kombination med de betydande bristerna motiverar större satsningar än de som föreslås i planen. Det är stor risk att behoven av satsningar faller mellan stolarna om de riktade Stadsmiljöavtalen avskaffas samtidigt som investeringar i bilvägar konkurrerar ut andra satsningar i de regionala planerna.

Utveckla Stadsmiljöavtalen

Stadsmiljöavtalen har varit ett av få statliga verktyg som påvisat tydlig effekt för att öka cykling och stödja hållbara resor. Om avtalen upphör innebär det en kraftig försvagning av kommunernas finansieringsmöjligheter. Detta står i direkt motsättning till planens ambition att främja hållbara transporter.

För de slutförda avtalen kan vi se att resandet med gång-, cykel- och kollektivtrafik har ökat och att biltrafiken minskat i de punkter där mätningar gjorts. 74 Kommuner och regioner vittnar om att åtgärder för hållbart resande kan genomföras tidigare och i större omfattning tack vare stadsmiljöavtalen. Ny och förbättrad infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik har lett till fler resmöjligheter, större ytor för de hållbara trafikslagen och mer attraktiva stadsmiljöer.

Stadsmiljöavtalen bidrar också till ett mer jämställt och socialt hållbart transportsystem genom förbättrade möjligheter att resa med cykel och kollektivtrafik. Satsningar på cykel- och kollektivtrafik gynnar även barns möjligheter att självständigt resa till och från skola och aktivitet.

Jordens Vänner rekommenderar regeringen att med hänvisning till de bevisat positiva effekterna av avtalen inte avveckla utan tvärtom skyndsamt kraftigt utöka medlen för Stadsmiljöavtalen.

Jordens Vänner Sverige 28 december 2025

Karmapriya Muschött, Jonathan Jansson Åkerberg, ordföranden

Jordens Vänners trafikutskott: Lars Igeland, Gysinge, Mattias Nilsson, Umeå, Ulf Flodin, Linköping.