

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
kopia: i.nationellplan@regeringskansliet.se
Diarienummer I2021/02884

28 februari 2022

Remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Om detta remissvar

2030-sekretariatet fokuserar på att Sverige ska uppnå en fossiloberoende fordonsflotta och minska koldioxidutsläppen med 70 % till år 2030. Detta med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar inom alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Transportsektorn står för nästan en tredjedel av Sveriges klimatpåverkan. Hittills har utsläppsminskningar i transportsystemet kunnat uppnås med hjälp av biodrivmedel och till viss del elektrifiering, och mer än en fjärdedel av den energi som vi nu använder inom vägtrafiken är fossilfri och förnybar.

Omställningen går dock för långsamt. Under 2021 minskade transportsektorns utsläpp av växthusgaser med bara 0,3 % jämfört med 2020. Ökad andel biodrivmedel, laddbara fordon och energieffektiviseringar äts upp av det ökade transportbehovet där både personbilstrafiken och, framförallt, lastbilstrafiken ökade under året. Med nuvarande minskningstakt kommer Sverige inte att klara 70 procentsmålet till år 2030. För att nå målet till 2030 behöver utsläppen minskas i en takt med i genomsnitt cirka 9 % per år.

Hela samhället måste bli mer transporteffektivt. Det krävs såväl beteendeförändringar och livsstilsförändringar som överflyttning till mer energieffektiva trafikslag för både människor och gods. Det krävs ekonomiska styrmedel och incitament i kombination med en väl utbyggd fysisk och digital infrastruktur. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen en viktig pusselbit bland flera.

I detta remissvar ger 2030-sekretariatet sin syn på hur väl den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022 - 2033, bidrar till detta.

Om förslaget

Under 2022-2033 föreslås 799 miljarder kronor satsas på vidmakthållande och investeringar i den statliga infrastrukturen. De ekonomiska ramarna, såväl som fördelningen, är beslutade av riksdagen. Regeringen anger att den gällande planen för 2018-2029 ska fullföljas. Detta innebär

att utrymmet för nya investeringsobjekt i stort är intecknade av den gällande planen och de av riksdagen utpekade satsningarna. Medlen skall enligt direktiven fördelas enligt nedan:

- 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar samt statligt bidrag till enskilda vägar
- 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet, varav 107 miljarder kronor till nya stambanor för höghastighetståg och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Av de namngivna investeringarna (inklusive etapperna av nya stambanor), som tillsammans utgör nära 40 % av planen, är drygt 80 % järnvägsinvesteringar, 15 % väginvesteringar och resten sjöfartsinvesteringar.

Nära hälften av medlen i infrastrukturplanen används för vidmakthållande av vägar och järnvägar där anslaget till vidmakthållande av statliga järnvägar ökar med 25 % och för statliga vägar med 13 % jämfört med planen 2018–2029.

Sedan gällande plan för 2018-2029 fastställdes har kostnaderna för investeringarna ökat med omkring 80 miljarder kronor under kommande planperiod. Trafikverket har därför undersökt besparingar och senareläggningar av objekt i gällande plan, men inte prövat frågan huruvida några objekt ska utgå ur gällande plan.

Som följd av det begränsade budgetutrymmet föreslås en något långsammare utbyggnadstakt av ERTMS vilket innebär att det kommer vara fullt utbyggt först mellan 2040 och 2045. Av samma anledning avsätts det endast medel för stadsmiljöavtal fram till 2030.

Majoriteten av steg 1- och steg 2-åtgärder (åtgärder som påverkar transportefterfrågan och transportsätt) anser Trafikverket handlar om annat än fysisk infrastruktur varför huvuddelen av detta arbete ligger utanför planförslaget.

2030-sekretariatets kommentarer

Generella kommentarer

Trots att den sammanlagda ramen för statens infrastruktursatsningar ökar i den föreslagna planen är de ekonomiska ramarna inte tillräckliga för att möta behoven inom infrastrukturområdet eller för den delen för att genomföra de åtgärder som krävs för att möta de politiska ambitionerna och målen inom området.

Regeringens direktiv, att gällande plan skall genomföras, låser upp infrastrukturmedel långt in i framtiden och det ekonomiska utrymmet i planen äts upp av kostnadsökningar i tidigare beslutade projekt samt beslut om nya stambanor. De nya stambanorna tränger undan andra nödvändiga åtgärder i transportsystemet. Därför bör nya stambanorna lyftas ur planen och finansieras på annat sätt.

Underhållsskulden

Ur ett övergripande infrastrukturperspektiv är det även oroväckande att de medel som föreslås för underhållsinsatser alltså är för små för att möta det underhållsberg som finns. Trots det ökade anslaget till järnvägen är det enligt Trafikverket inte tillräckligt för att upprätthålla infra-

strukturens funktion. Det finns redan nu en underhållsskuld på både väg och järnväg som behöver hanteras för att minska risken för störningar och hastighetsnedsättningar.

Det underhåll som inte gjorts under tidigare decennier innebär en uppskjuten kostnad som kommer att belasta kommande planperioder, men också ett successivt sämre fungerande transportsystem med allt högre risker för allvarliga driftsstörningar och olyckor. Att bryta trenden i detta avseende är viktigt såväl för att värna ett fungerande transportsystem som för att säkerställa att Sverige inte inför nästa planperiod går in i denna med ännu större behov av åtgärder för att underhålla infrastrukturen.

Prognosstyrning

Vi lever i en tid med en djup klimat- och hållbarhetskris att hantera. För att Sverige ska nå det av riksdagen beslutade klimatmålet för transportsektorn 2030 behöver vi både utveckla den befintliga infrastrukturen, skapa en beredskap för nya behov och lösningar och lägga ett större fokus på infrastrukturens roll för samhällsutvecklingen och klimatomställningen. Det är viktigt att tänka bortom tidigare decenniers lösningar. Idag styr prognoser om ökad vägtrafik Trafikverkets prioriteringar istället för att referensscenarier för målluppfyllelse leder inriktningen. Att basera sitt förslag på en prognos som i stort är en trendframskrivning av nuvarande ohållbara transportarbete blir som att backa in i framtiden. *Framtiden blir vad vi gör den till, inte vad historiska samband visar.*

Beteendeförändringar

Beteendeförändringar och livsstilsförändringar, inte minst på vardagsnivå, beräknas stå för cirka en tredjedel av minskningen av utsläppen av växthusgaser. Utöver nya fordon och bränslen krävs det även minskade trafikvolymen och ändrade färdmedelsval för att skapa ett hållbart transportsystem.

Genom en transporteffektiv samhällsstruktur med sammanhållen bebyggelse och förbättrad tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik, digital teknik och ändrade incitament, större andel elfordon och fordon med låga utsläpp samt effektivare och mer samordnade godstransporter kan Sverige skapa hållbara transportlösningar för både städer och landsbygd. Alla trafikslag behövs och kompletterar varandra i högre grad än de konkurrerar med varandra.

Transporteffektivt samhälle

I ett mer transporteffektivt samhälle kan tillgängligheten öka samtidigt som mängden trafik som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska. Ett transporteffektivt samhälle kräver samordnade och snabba satsningar på infrastruktur. Underhåll och ökad kapacitet för befintlig anläggningsinfrastruktur är två viktiga förutsättningar för ökad transporteffektivitet.

I sitt förslag till nationell infrastrukturplan 2022–2033 underkänner Trafikverket den nationella infrastrukturplaneringens möjligheter att bidra till väsentligt minskade utsläpp från transportsektorn. Myndigheten anser inte att infrastrukturplaneringen – annat än helt marginellt – kan bidra till minskad energianvändning och sänkta utsläpp genom ökad transporteffektivitet.

Överflyttning

Trots en satsning på utveckling av infrastrukturen till nya järnvägar bedömer inte Trafikverket att överflyttning av trafik inte kommer ske från väg till järnväg i någon större omfattning. De pekar på att de mest kraftfulla klimatpolitiska verktygen ligger utanför infrastrukturplanen och hänvisar

till elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser som medel för att uppnå klimatmålen och ett mer transporteffektivt samhälle.

Även överflyttning till gång, cykel och kollektivtrafik undervärderas när i huvudsak högre drivmedelspriser framställs som den huvudsakliga lösningen för att minska bilresandet. Vi behöver se helheten – prishöjningar behöver kombineras med alternativ till bil såsom attraktiv kollektivtrafik, cykelvägnät med hög säkerhet och framkomlighet, tillsammans med digital tillgänglighet för att få effekt.

Trafikverket behöver dessutom undanröja ett viktigt hinder för utbyggnad av cykelinfrastruktur, genom att ändra i väglagen och anläggningslagen. Idag sätter dessa lagar käppar i hjulet för statligt finansierade cykelvägar, där de betraktas som ett tillbehör till motortrafikled. En modern lagstiftning är ett måste för att skapa hållbara transportsystem där cykeln betraktas som ett eget transportslag med sina specifika förutsättningar och behov. Det går inte att ge sig in i det decennium där klimatmålen ska lösas med antagandet att satsning på järnväg, cykling och kollektivtrafik inte räknas med argumentet att biltransporter är en så hög del av transportarbetet. Begränsa istället biltransporternas plats i samhället, så kommer marginaleffekterna av gång, cykling och kollektivtrafik att framstå som betydliga.

Samordnad transportpolitisk handlingsplan

Sammantaget visar detta att det krävs ett ökat samarbete, en samordnad transportpolitisk handlingsplan där olika åtgärder kring fordon, infrastruktur, stadsutveckling och styrmedel samverkar för att möjliggöra de utsläppsminskningar som måste till och som möter samhällets behov av person- och godstransporter och ett mer transporteffektivt samhälle.

2030-sekretariatet föreslår att:

- Nya stambanor finansieras utanför den nationella planen.
- att ramen för vidmakthållande av väg och järnväg ökas för att minska risken för störningar samt öka tillförlitlighet och kapaciteten.
- en samordnad transportpolitisk handlingsplan tas där olika åtgärder kring fordon, infrastruktur, stadsutveckling och styrmedel samverkar för att möjliggöra de utsläppsminskningar som måste till och som möter samhällets behov av person- och godstransporter.
- styra planarbetet med scenarier för måluppfyllelse istället för som idag med prognoser om ökad vägtrafik.
- Att Trafikverket ges i uppdrag att arbeta med åtgärder som kan påverka val av transportsätt och leda till effektivare användning av befintlig infrastruktur. Fyrstegsprincipen nämns, men behöver få större genomslag – förtydliga det i Trafikverkets instruktion.
- Att regeringen förändrar väglagen och anläggningslagen så att cykelvägar kan byggas där de gör bäst nytta.

Maria Stenström

2030-sekretariatet