



# Jordens Vänner

Friends of the Earth Sweden

Helsingborg- Stockholm- Umeå- Göteborg- Linköping- Gysinge 26 februari 2022

## Jordens Vännerns remissvar på Trafikverkets förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033

### Vägtrafiken måste minska - satsa på ett transporteffektivt samhälle

Naturvårdsverket och flera trafikforskare har sedan ett flertal år tillbaka visat att det är nödvändigt att vi får ett transporteffektivt samhälle med en minskning av bilismen, lastbilstrafiken och flyget för att klara klimatproblemen, och att det inte alls räcker med tekniska åtgärder som elbilar och biobränslen, även om sådana åtgärder också behövs.

Det är därför allvarligt att förslaget till nationell transportplan utgår från motsatsen, nämligen fortsatt ökning av vägtrafiken. I förslaget står bl. a "Dessa antaganden bidrar till att vägtrafikökningen dämpas och att järnvägstrafiken ökar snabbare, så att järnvägens marknadsandel ökar jämfört med idag." Uttrycket "vägtrafikökningen dämpas" innebär att man accepterar en fortsatt ökning av vägtrafiken ända fram till 2033, även om ökningstakten skulle bli något mindre än idag. Detta anser vi vara orimligt.

Klimatomställningen måste ske på ett rättvist sätt. Om världens utsläpp av växthusgaser skulle minska linjärt måste de vara noll år 2036 för att vi ska ha 66 procents sannolikhet att klara 1,5 gradersmålet.<sup>1</sup> Eftersom de rika länderna måste gå före för att fattiga länder ska kunna skaffa sig det vi redan har av skola, vård, anordningar för el och rent vatten, och så vidare behöver vi nå nollutsläpp tidigare. För att Sverige skall ta sin rättmätiga del för att klara Parisavtalet behöver detta ske redan till 2030. Att då lägga fram en transportplan som räknar med en fortsatt biltrafikökning är fullständigt oacceptabelt!

Vi vill också påminna om alla i världen skulle leva som svenskar i genomsnitt, skulle det krävas ungefär 4 jordklot. Detta är fullkomligt orimligt. Vi har bara ett jordklot. Vi vet också att de rika inom Sverige kör mycket mer bil, flyger mer och släpper ut mycket mer än de fattiga i Sverige.

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

Vi vet att byggande av nya genomfartsvägar inducerar ökad biltrafik. Ska vi ha en chans att klara klimatproblemen, borde vi därför omedelbart slopa steg 4 i fyrstegsprincipen; det vill säga sluta bygga nytt när det gäller vägar, och helt sluta bygga nya genomfartsvägar. I en rapport från Naturvårdsverket "Med de nya svenska klimatmålen i sikte" står det svart på vitt: "Inte minst är det av största vikt att investeringar i transportinfrastruktur som motverkar klimatmålen inte genomförs".

Alla projekt med genomfartsvägar som beslutats i tidigare planer, men som ej har genomförts bör helt strykas bort, om vi ska ha någon chans att klara klimatmålen. Ett exempel är Södertörnsleden i

---

<sup>1</sup> (Källa DN 2020-12-06, sidan 15, diagram med rubriken "Så snabbt måste de globala utsläppen nollas", baserat på IPCC SR15, diagram 2,2)

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

Det är också fel att skapa el-vägar, i varje fall där det finns järnväg. Liksom det också är helt fel att förstärka vägar för längre och tyngre transporter. Dessa pengar bör i stället användas för att få över lastbilstransporter till järnväg.

De väginvesteringar som föreslås i trafikplanen motiveras med att det ska byggas nya industrier bland annat i Norrland. När det gäller byggande av nya industrier eller andra större arbetsplatser, speciellt de med ett stort behov av gods och skrymmande gods, bör man tillse att de placeras i anslutning till järnväg eller där det går att ansluta industrispår. Om de planeras vid kusten bör de finnas i närheten av någon lämplig hamn, så att godstransporter kan ske med järnväg eller sjöfart, och inte behöver öka lastbilstrafiken.

### **Planera arbetsplatserna för minskat bilresande**

Regeringen har ju nyligen med tanke på smittorisken under pandemin uppmanat alla som kan att arbeta hemifrån. Med tanke på klimatkrisens allvar borde man överväga om fler människor skulle kunna erbjudas att arbeta hemifrån eller i en datastuga hemmavid några dagar i veckan och att distansmöten av olika slag i större utsträckning kan ske digitalt.

Man bör också se till att det finns bra möjligheter för gång- och cykeltrafik och att kollektivtrafik med en bra turtäthet finns på plats redan när dessa industrier öppnar. Om det byggs någon lokalgata eller bussgata till dessa industrier, bör det utformas så att det inte ökar kapaciteten för genomgående biltrafik. Antalet parkeringsplatser bör begränsas, och förses med kommunal parkeringsskatt, vilket nu håller på att utredas.

Dessa typer av åtgärder bör i den takt det är möjligt även införas vid befintliga industrier och andra arbetsplatser runt om i landet.

Om vi lyckas få en kraftig minskning av bilismen, så att vi klarar klimatkrisen, så behöver nya industrier för batteritillverkning inte vara av samma storleksordning, som om man räknar med en ständig ökning av massbilismen.

### **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 även stannar på mindre orter för att öka resandet.

För att vi ska klara klimatet bör järnvägssträckningar dras, så att de följer naturen, och så långt som möjligt undviker byggande av tunnlar, som är extremt energikrävande att bygga – utsläpp som i ett livscykelperspektiv bör påföras den trafik som sedan ska använda tunneln. I en rapport "Indirekt energi för svenska väg- och järnvägstransporter" 2005 från KTH kan man bland annat läsa, att även om tunneln sedan kommer att kunna användas i hundra år, är den indirekta energin som då bör påföras den trafik som sedan kommer att använda tunneln inte oväsentlig.

## **Minska transportbehoven genom närproduktion och närservice**

Transportbehovet måste minska genom mer närproduktion och mer närservice, både i stadsdelar och småorter på landsbygden, och mer digitala möten. Arbetsresor bör minskas även genom att underlätta för människor 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.

Det ska finnas möjlighet att ta med cyklar, barnvagnar, rullstolar, stora ryggsäckar och annat skrymmande bagage på alla tåg och i annan kollektivtrafik. Hela Sverige ska leva med naturbruk, vidareförädling, samhällsservice och kollektivtrafik på landsbygden.

Järnvägsunderhållet och tågtrafiken behöver återförstatligas med tillräckligt med yrkesskicklig personal.

För ytterligare fördjupning, se Jordens Vänners remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag i bilagan.

Jordens Vänner

genom Nastaran Zargari, Ordförande

Jordens Vänners trafikutskott: Mattias Nilsson, Umeå, Karin Sandqvist, Stockholm, Sven och Stig Brokvist Helsingborg, Ulf Flodin, Linköping, Lars Igeland, Gysinge