

Österfärnebo-Malmö-Göteborg-Umeå 2021-01-28

Till Näringsdepartementet

Remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag

Sammanfattning:

ORIMLIG BIOBRÄNSLESATSNING- GE TRAFIKVERKET BAKLÄXA - PRIORITERA MINSKAD VÄGTRAFIK.

Jordens Vänner (JV) Sverige är förvånade och kritiska till Trafikverkets slutsats att vi har att välja mellan en ökning av mängden biobränsle med 70 procent! eller ett bensinpris på 50 kronor! Inget av detta är rimligt, det ena är miljömässigt ohållbart, det andra får svåra sociala följder och riskerar berättigad kritik från resurssvaga svenskar och glesbygdsbor.

Visst behövs en inblandning av biobränsle och höjda bensin- och dieselpriiser, men det fungerar bara i kombination med åtgärder för ett transporteffektivt samhälle; dvs ökad tillgänglighet samtidigt som vi får minskade godstransporter på väg och radikalt minskad vägtrafik i våra städer.

Vi föreslår att regeringen skickar tillbaka underlaget till Trafikverket med krav på att de gör om och gör rätt eller att regeringen i sin infrastrukturproposition i vår själva prioriterar åtgärder som skulle kunna minska trafiken. Våra krav är:

- Avbryt alla planer för stora vägbyggen som Södertörnsleden och satsningar för ökad trafik på E22, E6 och E20. Ompröva Förbifart Stockholm.
- Förnyad prövning av samtliga vägobjekt som är planerade men inte påbörjade utifrån klimatmålen och transporteffektivitet.
- Reseavdrag enbart till fastboende på landsbygden.
- Följ fyrstegsprincipen- garantera statligt stöd till steg ett- och två åtgärder som effektiviserar trafikarbetet.
- Öka budgeten för Stadsmiljöavtalen från 12 miljarder till 167 miljarder för att nå klimatmålen.
- Nya bostadsområden i städerna skall byggas för bilfrihet. Endast p-platser för några hyrbilar i varje kvarter.
- Ta gatu-utrymme från bilarna i staden och ge plats för cykel och gångtrafik.
- Förbud mot nya externa köpcentra. Inför parkeringsavgifter i samtliga befintliga externa köpcentra.
- Sänkta priser i kollektivtrafiken med sikte på nolltaxa.
- Överge eller gör om de samhällsekonomiska kalkylerna så att klimat, miljö och rättvisa prioriteras och generationsmålet uppfylls.
- Investera i snabba tåg för 250 km i timmen i hela Sverige. Pröva förslagen om högre hastighet och kapacitet i befintligt nät som kan genomföras inom tio år. Rusta länsbanorna och Inlandsbanan.
- Bygg Norrbotniabanan till Luleå. Nya stambanor behövs för att få över mer gods på tåg samtidigt som persontrafiken ökar.
- Investeringar som ger plats för cyklar och rullstolar på tåg och bussar, och mer service på stationerna.
- Återförstatliga järnvägsunderhållet, ty avregleringen har försämrat underhållet och försvårat för resenärerna.

Inledning:

Vi har tagit del av Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 - 2033 respektive fram till 2037.

Trafiken står för en tredjedel av Sveriges växthusgasutsläpp och denna planering som omfattar 700 miljarder under de kommande 12 åren är därför av största betydelse för möjligheterna att nå klimatmålen. Utsläppen i Sverige och världen måste minska mycket snabbt för att undvika en klimatkatastrof. Men trafiken måste också bidra till andra miljömål, som biologisk mångfald, minskade utsläpp av luftföroreningar och bättre luftkvalitet, hälsa och möjlighet för människor att leva ett gott liv såväl på landsbygden som i städer och tätorter.

Halvera vägtrafiken

Huvudproblemet med inriktningsunderlaget är att det bygger på en prognos om fortsatt ökande transporter och kraftigt ökad vägtrafik vilken i nästa steg gör det svårt att klara klimatmålet utan en storsatsning på biobränslen.

I Trafikverkets basprognos ökar persontransportarbetet från 2017 till 2040 med 28 procent och godstransportarbetet med 51 procent. Persontransporterna med bil fortsätter att dominera och ökar med 27 procent. Jordens Vänner är mycket kritiska till att trafikplaneringen skall utgå från prognoser om trafiken istället för tydliga rättvisa mål för klimat, miljö och tillgänglighet.

Mot bakgrund av det vi idag vet om klimatmål, biologisk mångfald och miljökonsekvenser av biobränslen och elproduktion bedömer Jordens Vänner att vägtrafiken minst måste halveras. För att detta skall vara möjligt krävs både en stor överflyttning av resor till tåg, buss och spårvagn men också en satsning på ett transporteffektivt samhälle. Det innebär en planering för service, kultur och arbetsplatser nära våra bostäder, färre långväga transporter av mat och mycket annat.

Detta är en inriktning som står i bjärt kontrast till dagens trafikplanering. Inte desto mindre måste Trafikverket- och regeringen i sin långtidsplanering verka för minskad vägtrafik, absolut inte ökad!

Orimlig storsatsning på biobränslen

Trafikverket hänvisar till pågående elektrifiering men det tar tid då fordonsflottan förändras långsamt. I inriktningsunderlaget lutar sig därför Trafikverket på en övergångslösning med betydliga mängder biobränsle, 70 procent mer än idag! Detta är helt orimligt. Det innebär att nästan alla biobränslen som eventuellt kan produceras hållbart i Sverige skulle gå till bilarna.

Verket bortser från att biobränslen också efterfrågas för arbetsmaskiner, sjöfart och flyg samt att biomassa också har många andra användningsområden som till exempel material för ersättning av plast och fibrer för tillverkning av kläder.

Nyligen konstaterade den nationella samordnaren för regeringens initiativ Fossilfritt Sverige tillsammans med vd:ar för fem stora industrikoncerner att "pusslet inte går ihop" när de 22 färdplaner som har tagits fram inom industrin ska genomföras – "till exempel räcker inte skogen till den biomassa som efterfrågas". (DN Debatt 20210121).

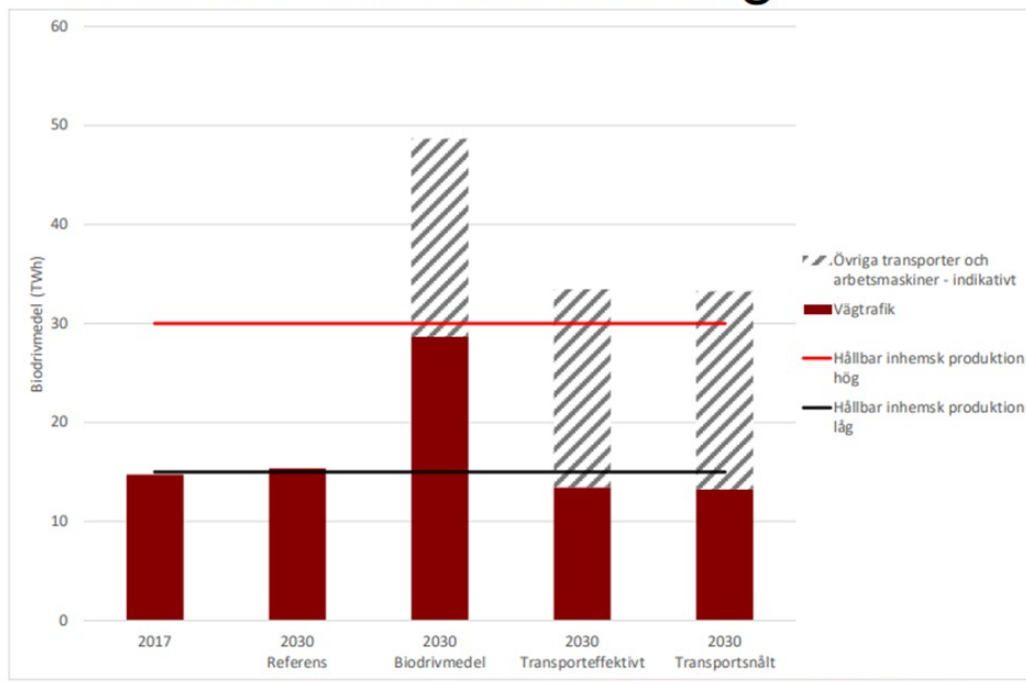
Dessutom kan vi inte räkna med att produktionen av biobränslen och biomassa från den svenska skogen bara ska användas för svenska behov. Andra länder har samma behov som vi och produkterna kommer att säljas till den som betalar mest.

Sverige svarar redan idag för en stor del av världens efterfrågan av biodrivmedel. Om dessa skall lösa klimatkrisen innebär det enorma arealer regnskog som omvandlad till palmolja-plantager, och att

mark som behövs för matproduktion omvandlas till monokulturer för energiproduktion. Om vi ska öka bioenergiuttaget i Sverige kraftigt ökar det trycket på avverkningar av den svenska skogen, vilket riskerar att få negativa klimateffekter då skogens möjligheter att lagra kol minskar.

Jordens Vänner anser att även den lägre nivån för biobränsleproduktion i diagrammet nedan är problematisk ur miljösynpunkt. Att enbart vägtrafiken skulle kräva hela den högre nivån är inte på något sätt acceptabelt.

Biodrivmedelsanvändning



Minska vägtrafiken på ett rättvist sätt

Trafikverket skriver att det finns frågetecken om hur mycket biodrivmedel som kan produceras på ett hållbart sätt. Men konstaterar i nästa andetag att alternativet vore en extremt kraftig ökning av bränslepriset - kanske en fyrdubbling till 50 kr litern. Jordens Vänner delar inte denna analys som vi anser är djupt vilseledande.

En sådan kraftig ökning av bränslepriset skulle leda till protester och stora problem för landsbygden och människor med lägre inkomster. Men det finns andra sätt att minska trafiken än en sådan prisökning.

Under flera år hade sex myndigheter däribland Trafikverket ett regeringsuppdrag att ta fram en *Strategisk plan för omställningen till en fossilfri transportsektor (SOFT)*. Slutsatsen är att det inte räcker med ny teknik och förnybara bränslen, utan åtgärder för ett transporteffektivt samhälle behövs också. I inriktningsunderlaget bortser Trafikverket nästan helt från dessa förslag, vilket Jordens Vänner finner mycket allvarligt. Man hävdar att dessa åtgärder inte minskar klimatpåverkan tillräckligt mycket. Vi hävdar tvärtom att ett helt batteri av sådana åtgärder är det enda som kan minska klimatpåverkan på ett hållbart sätt, och att de även är nödvändiga för att skapa acceptans för minskad bil och flygtrafik. Det behövs en kombination av många åtgärder, och fler styrmedel än enbart ekonomiska.

Rättvis omställning– enbart reseavdrag till landsbygden

Det är rimligt att priserna för bensin, diesel och andra fossila bränslen ökar i takt med att andra priser också ökar. De höjda priserna som aviserats inom ramen för reduktionsplikten är rimliga de är en indexuppräknings. De kommer dock att kunna vara betungande för vissa människor i glesbygd utan bra kollektivtrafik, och även för näringsidkare på landsbygden. En satsning på el-laddare i hela landet behövs men gynnar i första vändan främst människor med goda inkomster som har råd att köpa elbilar. Vanliga inkomsttagare på landsbygden kommer att köra äldre bilar ännu många år. Möjligen med högre andel biobränsle.

En minskad bilism behöver främst ske i de stora och mellanstora städerna där det är rimligt att göra många resor med cykel eller kollektivtrafik.

Idag går merparten av reseavdragen till välbetalda män i våra storstadsområden som pendlar till och från jobbet, på sträckor där det går att cykla eller åka kollektivt. När vi ställer om trafiksystemet måste dessa personer byta färdmedel.

Jordens Vänner vill se en helt ny modell där reseavdrag för jobbresor skall ske bara till fast boende i postnummerområden i glesbygden. Glesbygden måste kompenseras för kraftigt höjda bränslepriser.

Ompröva ohållbara vägprojekt

Klimatpolitiska rådet föreslår att: ”ännu inte påbörjade projekt inom nu gällande investeringsplaner för transportsystemet omprövas med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås”. Även Naturvårdsverket har uppmanat till detta. Men Trafikverket tar inte alls upp möjligheten att ompröva namngivna projekt i sitt inriktningsunderlag. Det finns sådana vägprojekt för runt uppskattningsvis 30 miljarder under 2022 - 2033, det är nästan tre gånger mer än stadsmiljöavtalens 12 miljarder för hållbara stadsmiljöer!

Jordens Vänner kräver att samtliga icke påbörjade projekt omprövas och att planeringen för stora projekt för ökad vägtrafik omedelbart upphör. Här är några exempel:

- Södertörnsleden i Stockholmsregionen
- E 22 från Skåne till Blekinge
- E 20 från Göteborg till Örebro
- E 65 i Skåne
- E 6 från Skåne mot Göteborg
- Förbifart Alingsås

Ompröva Förbifart Stockholm

Vi anser också att hela projektet Förbifart Stockholm skall avbrytas och omprövas. Att idag satsa många miljarder på bilpendling i en stad som kan försörjas med kollektivtrafik och cykel är inte rimligt. Undersök alternativ användning av redan sprängda tunnlar.

Säkra stöd till steg ett och två

Jordens Vänner är positiv till den så kallade fyrstegsprincipen som innebär att innan man bygger om vägar (steg 3) eller bygger nya vägar (steg 4) skall alltid möjligheterna att tänka om (steg 1) och optimera trafiken (steg 2) prövas. Ett problem med fyrstegsprincipen är att Trafikverket menar att det enbart kan ge medel till steg 1 och 2 om det sker inom ramen för ett projekt som innebär ny- eller ombyggnad av infrastruktur. De anser inte att de har mandat att fördela medel till ”självständiga”

steg 1 och 2-åtgärder. Trafikverket hävdar också att medfinansiering endast får ske till fysiska investeringar och att de statliga medlen i länstransportplanerna inte får användas för medfinansiering till kommunala steg 1 och 2-åtgärder.

En följd av detta blir att kommuner och kollektivtrafikmyndigheter i första hand efterfrågar satsningar där det är möjligt att få statlig medfinansiering genom länstransportplanen, trots att de kanske skulle vilja medverka till satsningar på ökat utbud i kollektivtrafik, cykel- och gånginfrastruktur och gröna transportplaner. Deras önskningar om statliga medel får ofta politiskt genomslag i de regionala organ som förbereder länstransportplanen. Vidare är investeringar i väg i praktiken 100 procent finansierade medan de som kan gå till investeringar i kollektivtrafikanläggningar som resecentra och till cykelbanor kräver medfinansiering på upp till 50 procent från kommunerna.

Detta måste ändras. Jordens Vänner föreslår att regeringen ger tydliga besked till Trafikverket att statliga medel även kan användas för steg 1 och steg 2 åtgärder som kan minska vägtrafiken.

Vidare behöver regeringen begära av regionerna att de slutar att missgynna satsningar på cykelinfrastruktur. Få regioner finansierar cykelbanor längs det regionala vägnätet fullt ut – de begär ofta att kommunerna ska betala hälften av kostnaden. Regionala vägar däremot finansierar regionerna via länstransportplanen till hundra procent.

Vi ser också exempel på där Trafikverket kraftigt missbrukat fyrstegsprincipen. I fallet Södertörnsleden valde Trafikverket att avfärda ett spårburet alternativ då man, istället för att på djupet utreda möjligheten att förstärka befintligt spårssystem till Nynäshamn och på så sätt kunna köra gods på spår, utgick ifrån en fast planeringszon (där det inte fanns någon spårtrafik) och valde därför att avfärda det betydligt mer miljöanpassade spåralternativet.

Ny samhällsplanering för våra städer

Det är i våra städer som de största möjligheterna finns att minska biltrafiken. 80 procent av resorna i städerna är kortare än 4 kilometer. I staden går det att ta sig enklare till skola och arbete, kultur och service med cykel eller kollektivtrafik. Det finns en del bra idéer i inriktningsunderlaget, t. ex sänkt hastighet i städerna med 30 - 40 km i timmen som norm, och säkrare gångvägar för barn till skolan, satsningar på bilpooler mm. Men förslagen preciseras inte och är otillräckliga. Här följer några viktiga förslag från Jordens Vänner, en del av dem kräver lagändringar, andra kan finansieras inom ramen för ett utökad stadsmiljöavtal.

Trafikverket har inte rådighet i alla dessa frågor, men regeringen ge Trafikverket och Boverket i uppdrag att verka för detta:

- **Mer resurser till stadsmiljöavtal**

Idén om stadsmiljöavtal kommer från Norge, där de får betydligt mer pengar. [I den kontrollstation av regeringsuppdraget SOFT](#) som genomfördes 2020 står följande: "För att stadsmiljöavtalen ska kunna bidra till att minska biltrafikarbetet så att klimatpåverkan från trafiken minskar från dagens nivå har Trafikverket låtit beräkna att infrastrukturinvesteringar i storstadsområden och större städer i cykel- och kollektivtrafikinфраstruktur skulle behöva uppgå till 167 miljarder kronor fram till år 2030."

Jordens Vänner föreslår att minst detta belopp avsätts till Stadsmiljöavtalen i propositionen.

- **Nya bostadsområden för bilfrihet**

Sverige upplever en snabb urbanisering med ett omfattande byggande av nya bostadsområden. Det är inte rimligt att dessa skall byggas för biltrafik. Trafiken tar redan en tredjedel av den hårdgjorda

ytor i tätorterna, och mer bilar innebär intrång i parker naturområden och kamp om markyta som leder till höjda hyror. Dessutom mindre plats för cykel och gångtrafik.

Jordens Vänner anser att nya bostadsområden skall planeras för bilfrihet. Det innebär att endast parkeringsplatser för några hyrbilar och bilar för särskilt behövande skall finnas i varje kvarter. Detta bör lagstiftas. Detta är en åtgärd som inte direkt ingår i Trafikverkets uppdrag men som bör ingå i en nationell transportplan.

- **Ge plats till cyklar och fotgängare. Tag utrymme från biltrafiken.**

Det finns ett starkt ökande intresse för cykling som accelererat under Covid-pandemin. Många har valt att cykla till arbetet och skolan när de känt sig osäkra i kollektivtrafiken. Städer som Paris har storsatsat på cykling och den nye borgmästaren har en plan på att hela staden skall vara cykelvänlig inom några år.

Även i Sverige vill många cykla, en del snabbt, en del med lådcyklar och så vidare. För att det skall vara säkert och snabbt krävs mer utrymme till cykeltrafiken. Det enda sättet att få detta utrymme i våra städer är att ta det ifrån biltrafiken. T. ex genom att ta bort vägbanor och/ eller parkeringsplatser längs vägkanten. Det skulle också vara en signal att staden prioriterar gående och cyklister - inte privatbilism.

Vidare behövs det satsningar på säkra cykelparkeringar vid arbetsplatser och flerbostadshus.

Vi anser att Trafikverkets behandling av cykeltrafiken har varit under all kritik. Trots att verket vid flera tillfällen har lyft fram cykeln som ett viktigt trafikslag fallerar man gång på gång när det gäller kompetens och viljan att planera för detta.

- **Stopp för externa köpcentra**

På samma sätt måste transportplanen sätta ett definitivt stopp för de bilalstrande externa köpcentrumen. Dessa har expanderat kraftigt under många års tid och lett till ökade vägtransporter men också sämre tillgänglig till service för barn, studenter, äldre, rörelsehindrade och de som inte har bil av andra skäl, t. ex ekonomiska. Dessa köpcentra har också utarmat när servicen i bostadsområden i hela Sverige.

Jordens Vänner anser att ett omedelbart moratorium skall införas för nya externa köpcentra. Alla existerande skall också tvingas att införa parkeringsavgifter. Det kan t. ex ske genom att idrottsföreningar och andra ideella krafter får rätt att ta ut avgifter vid dessa köpcentrum.

Sänkta priser i kollektivtrafiken

En faktor som styr vårt resande är kostnaderna. Om vi skall få fler att ställa bilen och åka kollektivt måste det vara prisvärt. För den som lagt pengar på att köpa en bil och bara räknar bensinpriset så kommer det även med höjda bränslepriser att löna sig att ta bilen, åtminstone om man är två och valet skulle vara att åka tåg.

Målsättningen i Transportplanen måste vara att det alltid skall vara billigare att åka kollektivt och miljövänligt än att ta bilen. Samtidigt som priset på bränsle höjs måste priserna för tåg och buss sänkas.

Jordens Vänner vill på sikt se att kollektivtrafiken i våra städer blir kostnadsfri, så kallad nolltaxa.

Även elbilarna har negativa miljökonsekvenser

Det är just nu något av en eufori för elektrifiering av bilparken i Sverige. Elbilar som drivs av el från sol och vind har stora fördelar, men det är många som vill ha denna hållbara el nu. Bara stålindustrin i Sverige önskar 55 TWH el vilket är dubbelt så mycket som all vindkraftsel som produceras. Om alla bilar ska gå på el krävs ytterligare produktion. Kärnkraften är en ohållbar energikälla som skall avvecklas. Även vindkraft och vattenkraft har negativa miljökonsekvenser, vi önskar t. ex ingen ytterligare exploatering av våra rinnande vatten. För miljöns skull behöver vi hushålla även med el.

Batteritillverkningen är en annan utmaning. När det gäller litium kommer en storsatsning på elbilar globalt att kräva mycket stora produktionsökningar. Litium bryts i en del ökenområden, särskilt i Latinamerika med metoder som kräver stora mängder vatten, och orsakar stora miljöproblem. Vad gäller Kobolt kommer hälften av världens produktion från Demokratiska republiken Kongo, ett land som är ökänt för en mycket dålig hantering när det gäller miljö- och arbetsmiljö. Elbilar tar också lika mycket plats i städerna som fossilbilar och bidrar till olyckor, fysisk passivitet med följande vällevnadssjukdomar och hälsoproblem från partiklar i luft och vatten.

Jordens Vänner anser att elektrifiering inte på något sätt minskar behovet att reducera vägtrafiken.

Överge eller gör om de samhällsekonomiska kalkylerna för klimat och rättvisa

I de analyser som Trafikverket använder nu är restiden mer avgörande än minskade utsläpp av koldioxid och vidare prioriteras nuvarande generation framför kommande genom så kallad diskontering. I cost-benefit-analysen värderas nytta och kostnader för framtida generationer lägre än nytta och kostnader för nuvarande. Ett sådan utgångspunkt stämmer inte överens med klimatlagens skrivningar om rättvisa mellan generationer. Om regeringen går på Trafikverkets förslag till inriktning kommer den att bryta mot i klimatlagen som lyder; 2 §

Regeringen ska bedriva ett klimatpolitiskt arbete som 1. syftar till att förhindra farlig störning i klimatsystemet, och 2. bidrar till att skydda ekosystemen samt nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring,

Jordens Vänner vill att regeringen gör om de samhällsekonomiska kalkylerna som används i infrastrukturplaneringen så de både har som syfte att nå transportsektorns klimatmål och uppfyller klimatlagens skrivningar om rättvisa mellan generationer.

Nej till längre lastbilar och elmotorvägar

Trafikverket fortsätter att uppmuntra längre och tyngre lastbilar. Det är inte bra. 74 tons "monsterbilar" minskar järnvägens konkurrenskraft och innebär mer slitage på vägarna. Trafikverket döljer i sitt underlag att stora kostnader för underhåll och höjd bärighet på vägar beror på dessa fordon. De 24 meter långa lastbilarna innebär också en trafiksäkerhetsfara vid omkörningar.

Jordens Vänner säger nej till alla investeringar för större lastbilar. Vi motsätter oss också stora investeringar i elmotorvägar för lastbilar. Eldrivna lastbilar drar 2 - 3 gånger mer el än godståg för samma transportarbete.

Avveckla inrikesflyget utom till övre Norrland och Gotland.

En flygresor släpper ut minst tio gånger mer koldioxid än en resa med bil, och till det kommer klimateffekter från flygets utsläpp av vattenånga. För att klara klimatmålen måste flygtrafiken minska. Trafikverket talar i svepande ordalag om framtida el-flyg, något som är helt oprövat. Verket föreslår inga investeringar i flygplatser de kommande åren, men det finns planer på en utbyggnad av Arlanda. Flera kommuner subventionerar också flygplatser med skattemedel.

Även om Trafikverket inte särskilt hanterar flyget, så bör minskad flygtrafik ingå i regeringens kommande transportplan. Det är positivt att Sverige som enda land talar för bränsleskatter för flyget internationellt, och att vi har infört en skatt på inrikes flygresor. Denna skatt behöver höjas till minst det dubbla.

Jordens Vänner vill att inrikesflyget avskaffas utom på de längsta sträckorna; till och från övre Norrland och Gotland. Vi anser att flygskatten minst skall dubblas och att all planering för utbyggnad av Arlanda stoppas. De nya järnvägarna skall inte byggas för att försörja flygplatserna Skavsta och Landvetter.

Investera i snabba tåg för 250 km i timmen i hela Sverige.

För att kunna minska på flyget och vägtrafiken behövs en kraftigt ökad kapacitet för persontransporter på tåg. Dessutom måste vi föra över mycket gods från lastbil till tåg vilket kräver ytterligare spårkapacitet. Runt våra städer kan mycket bilpendling också ersättas med tåg. Därför behöver dagens järnvägsnät byggas ut.

Det är positivt att inriktningsunderlaget lägger mer pengar på spår än på vägar. Det är också bra att Trafikverket prioriterar att underhålla och rusta det befintliga järnvägsnätet. Underhållet får inte eftersättas med konsekvenser som signalfel, långa mötestider och försenade tåg. För att kunna bygga ut järnvägstrafiken behövs dock betydligt större kapacitet vilket Trafikverket också klargör i inriktningsunderlaget.

Jordens Vänner är sedan länge positiva till utbyggnad av nya stambanor för att avlasta de nuvarande. När vi bygger skall det självklart ske med modern standard och hög hastighet. Jordens Vänner förespråkar banor för upp till 250 kilometer i timmen som både kan användas för persontrafik och gods. Vi är däremot negativa till investeringar för höghastighetståg med högre hastigheter än 250, till exempel 350 – 500 kilometer i timmen på särskilda banor och som bara planeras stanna på några få stationer. Vi är glada att Trafikverket är inne på samma linje.

Verket betonar att bygget av de nya stambanorna inte ryms i Transportplanen utan måste ske med särskild finansiering.

Jordens Vänner föreslår att sådana här långsiktiga hållbara investeringar sker genom lån i pensionsfonder eller statliga obligationer. Samtidigt får det inte bli så att investeringarna skjuts upp till en avlägsen framtid. Transportplanen måste klargöra när dessa banor skall byggas. Vi föreslår att de byggs i ett sammanhang så att de kan stå klara till 2035. Det är bra om banorna kan byggas utan energikrävande tunnlar.

Kapacitetsbristerna för tåg är särskilt stora runt storstäderna där godståg och långväga persontåg skall trängas med pendeltåg. Sträckan Malmö-Lund byggas nu men fyrspåret Uppsala- Stockholm verkar ha prioriterats ner i planeringen. Detta är inte bra. Fyra spår behövs mellan vår största och fjärde största stad.

I underlagen till Trafikverkets förslag finns en utredning om att rusta nuvarande stambanor för 250 km i timmen Oslo-Göteborg-Malmö, Stockholm- Sundsvall- Skellefteå samt Stockholm-Örebro. Detta verkar vara en bra möjlighet som kan genomföras på tio år! I underlaget nämns att denna satsning på 12 miljarder skulle ge en väldigt hög samhällsekonomisk vinst även med dagens beräkningsgrund. Detta är något som regeringen bör titta närmare på.

Rusta länsbanorna och Inlandsbanan

Ett snabbt sätt att minska behovet av bilpendling är att rusta länsbanorna, t. ex banorna Linköping-Oskarshamn, Nässjö- Halmstad, Örebro-Mjölby och Alvesta-Kalmar. Hastigheten kan höjas från omkring 60 till 150 kilometer i timmen för låga kostnader. På samma sätt bör Inlandsbanan rustas för högre bärighet och hastighet.

Bygg Norrbotniabanan till Luleå.

Norrbotniabanan är en planerad järnväg längs norrlandskusten. Den har stor betydelse både för de stora industrierna längs kusten och för regional utveckling. Banan är ännu så länge bara finansierad från Umeå till Skellefteå, medan Trafikverket utelämnar sträckan Skellefteå-Luleå helt i planen. Det är av yttersta vikt att banan får finansiering hela vägen till Luleå under planperioden.

Nya nattåg och övriga satsningar på tåg

Det räcker inte med nya spår för att få till stånd en bra tågtrafik. En viktig sak är attraktiva vagnar med plats för cyklar och rullstolar, servering och utrymmen för barn. Det är också rimligt med läsbara utrymmen för resväskor och annan packning. Särskilt viktigt är attraktiva nattåg. De nuvarande vagnarna är från 80-talet, även om de rustats sedan dess. För att kunna minska flyget även på längre sträckor behövs en ny generation nattågsvagnar. De bör köpas in av staten och hyras ut till de operatörer som får anbudet att köra trafiken. Det är positivt att regeringen har beslutat att upphandla nattågstrafik till Bryssel och att Snälltåget kör Stockholm-Berlin. Även på dessa sträckor behövs nya attraktiva nattågsvagnar.

Vi önskar också mer service på stationerna, med bl. a information och biljettförsäljning.

Återta avregleringen

Avregleringen av tågtrafiken har splittrat upp underhållet så att mycket pengar som borde gå till arbete vid spåren går till upphandlingar. Passagerare drabbas när en biljett på en sträcka bara gäller för ett visst tågbolag, biljettbokningen försvåras och byten mellan olika bolag krånglar till resandet. Jordens Vänner vill att regeringen återtar avregleringen och ger Trafikverket ansvar för allt underhåll. Ett nationellt boknings- och biljettsystem skapas för att underlätta för resenärerna.

För Jordens Vänner

Mikael Sundström ordförande

Mattias Nilsson Trafikutskottet

Bilaga: artikel om åtgärder för radikalt minskad trafik.

Bilaga till Jordens Vänners remissvar på Sveriges trafikplanering januari 2021 om styrmedel.

Greta Thunberg brukar säga att politiken **inte är i närheten av** det som behövs för att klara Parisavtalets 1,5-gradersmål. Hon brukar också hänvisa till forskare, som framhåller att det är mycket mer bråttom än de målsättningar Sverige och EU satt upp. Nollutsläpp borde uppnås till 2030 för att klara klimatet och ge fattiga länder en chans att bygga upp det vi redan har såsom skola, sjukvård, anordningar för el och rent vatten. Om alla levde som svenska i genomsnitt skulle det krävas 4,2 jordklot. Sverige är därmed en av de stora klimatbusarna i världen och måste lägga om ordentligt.

Vilka styrmedel finns för att klara en rättvis klimatomställning vad gäller trafikens påverkan på klimatet, biologisk mångfald och andra miljökrav? Att omställningen ska vara rättvis betyder att det måste ordnas så det fungerar även för människor, som har ont om pengar. Det finns många olika tänkbara styrmedel: skatter och avgifter, avdrag och stöd, regler för upphandlingar, ransoneringar, förbud, statliga satsningar, avbrytande av statliga satsningar, ålägganden, staten kan köpa upp eller förstatliga företag. Jag ska nu för olika områden på trafikområdet peka på lämpliga eller tänkbara styrmedel. Vi måste behandla klimatkrisen som en kris och då kan sådana styrmedel, som man i vanliga fall inte använder, behöva användas.

Minska transportbehovet genom mer närproduktion

Staten bör besluta att inom högst 10 år ställa om hela jordbruket så det inordnas i ett fungerande ekologiskt kretslopp och så att Sverige i princip blir 100 % **självförsörjande och närproducerande**. Staten måste anslå pengar till att forska fram de bästa odlingsmetoderna. Efterhand olika jordbrukskemikalier förbjuds för användning i Sverige måste import också förbjudas av sådana jordbruksprodukter, som är framtagna med metoder som är förbjudna i Sverige,. Om EU reagerar, måste vi hävda vår rätt att för miljöns skull införa sådana regler, i värsta fall trotsa EU, liksom vissa EU-länder trotsar EU:s regler om asylmottagande. Man bör införa regler vid markförvärv, så småbrukare inte ska kunna hindras av storbolag. Småbrukare kan få högt grundavdrag eller bidrag. Alla bönder måste få sådant stöd att de klarar omställningen, ekonomiskt stöd, avbytarhjälp, betald omställningsutbildning m.m. Skatteskalor måste justeras, så alla även lågavlönade har råd med ekologisk mat. Regler för upphandling ska ändras, så kommuner och regioner i huvudsak ska upphandla närproducerad, ekologiskt framställd mat och även föredra andra närproducerade, miljövänligt framställda produkter. Lite annat finns i "Strategi för en fossilfri transportsektor" sid. 1-2 under rubriken "Närproduktion". "Strategi för en fossilfri transportsektor" är huvuddelen av huvudhandlingen i mailet "Kompl. synpunkter till remiss ang. Klimat- o. energiplan för Helsingborg, dnr 2017-421".

Minska transportbehovet genom mer närservice

Vid bygge av ett nytt stort område är det så, att en affär bär sig inte om det endast finns få bostäder och finns det ingen affär vänjer sig folk vid att man "måste" ta bil för att handla livsmedel. Ett sätt att klara detta dilemma, är att en kommun kan ordna så att en **affär** finns i ett helt nytt område från början och att kommunen handlar varor i den affären till sina storkök i äldreboenden, skolor och förskolor, till dess att kundunderlaget blivit så stort att affären klarar sig på egna ben. På samma sätt kan kommuner stödja lanthandlare i glesbygd och småorter. Lag bör stiftas om att kommuner ska stödja affärer på detta sätt samt se till att det finns bibliotek, vårdcentraler, förskola, skola och annan samhällsservice i betydligt större omfattning än idag. De merkostnader kommuner får för sådant bör bekostas av statsbidrag. Lite annat finns i "Strategi för en fossilfri transportsektor" sid. 2 under rubriken "Närservice".

Minska transportbehovet genom mer arbete där man bor

Slopa strävan efter regionförstoring. Ge Arbetsförmedlingen i uppdrag att underlätta för människor att byta anställning, så fler kan få anställning i närheten av där man bor. Ett exempel: En lärare, som bodde 8 mil från sitt arbete pendlade dagligen med bil eftersom kollektivtrafik skulle ha inneburit minst två byten och lång omväg och mycket längre restid. Han hade kunnat få ett halvårsvikariat på bara 2 mils avstånd från bostaden och med bättre kollektivtrafik. Han tänkte att om han får in en fot på den skolan, kanske att det senare leder till en fast tjänst. Han vågade inte lämna sin fasta tjänst, utan sökte tjänstledigt. Kommunen vägrade tjänstledighet. Hade det varit vikariat på en studierektorstjänst, hade han fått tjänstledigt, men för ett vikariat på en likvärdig tjänst fick han inte tjänstledigt. Reglerna måste ändras, så man kan få **tjänstledigt** för att kunna ta ett vikariat närmare där man bor.

Minska transportbehovet genom mer hemester

För att få fler att semestra närmare där man bor, behövs dels offentlig opinionsbildning, och dels stöd till kommunala turistbyråer med mycket information om turistmål både i kommunen, regionen, i hela Sverige och även i grannland.

Övrigt för att minska transportbehovet

Datastugor beskrivs i "Vårt förslag till strategi för en fossilfri transportsektor" sid. 2 under rubriken "Distanskommunikation". Under coronapandemin har distansarbete hemifrån blivit vanligt. Det har fördelar men också nackdelar. Många saknar kontakter med arbetskamrater t.ex. på fikapauser. När coronan är över kan fikapauser på datastugor då vara bra för den sociala kontakten, kanske inte med människor på samma företag, men som ofta har arbetsplats på samma datastuga. Vi beskrev också samordnade transporter under rubriken "Samordning".

Kraftig övergång från bilism och flyg till miljöanpassad trafik genom begränsning av de miljöskadliga

Att stoppa stora vägbyggen, stora centrala parkeringsanläggningar och externa köpcentrum skrev vi om i "Strategi för en fossilfri transportsektor" sid. 3 under rubriken "skärpta åtgärder att begränsa bilism och flyg". Om det behövs kan man lagstifta om förbud.

Där beskriver vi också hur trängselavgifter kan utformas praktiskt och så att det påverkar lika oberoende av inkomst. Där, på sid. 3-4, beskrivs också styrmedlet **inkomst- och behovsberoende rabattkort** vid köp av bensin och diesel. Eftersom den lilla gruppen allra rikaste kanske ändå har råd att köra hur mycket de vill trots prishöjning på flera hundra procent, kan det vara bra att komplettera med ransonering. Den ranson var och en tilldelas måste bero på vars och ens behov, så som vi beskrev det gällande inkomst- och behovsberoende rabattkort.

Beträffande **flyget** beskrev vi en del styrmedel (både förbud och skatter) på ovanstående ställe, men jag vill lägga till att man kan kombinera det eller ersätta det med ransonering, kanske en längre flygresa vart 10:e år. Beträffande ransoneringar är det viktigt att ransonering blir personliga, så de inte kan säljas. Som alternativ till semester med flygresor kan man ordna tågcharterresor. För dem som vill resa riktigt långt över världshav borde staten verka för att fraktfartyg i viss utsträckning kan ta med passagerare. Genom att staten ordnar beredskapslager och företag åläggs hålla reservdelslager minskar behovet av flygtransporter för att få saker just in time. Beträffande viss skadlig godstrafik har vi under rubriken "skärpta åtgärder att begränsa bilism och flyg" i "Strategi för en fossilfri transportsektor" beskrivit vissa förbud mot viss lastbilstrafik som styrmedel.

För att hjälpa personer med funktionsvariation, (funktionshinder eller handikapp som man sade tidigare) borde staten ålägga kommuner, att ändra många parkeringar i markläge till **handikapparkeringar**. Dessutom borde de som ansvarar för färdtjänst åläggas att kraftigt utöka sin kapacitet, så de som behöver färdtjänst får den hjälp de behöver. Om beslutsfattare struntar i att följa denna eller andra åliggande, ska inte kommunen eller regionen utan beslutsfattaren personligen

drabbas av mycket kännbara böter och vid upprepad förseelse dessutom drabbas av avsättning utan avgångsvederlag.

Förbättra och gynna kollektivtrafik, cykling m.m.

I "Strategi för en fossilfri transportsektor" sid. 4-5 under rubriken "Förbättra och gynna kollektivtrafik, cykling m.m." finns många förslag på åtgärder. De förutsätter att staten helt **ändrar styrmedel för SJ** och för andra som ansvarar för kollektivtrafik. Vinstkravet måste tas bort och ersättas med åliggande att ordna så bra kollektivtrafik som möjligt för att klara klimat och andra miljömål. Jämför med hur SJ före 1963 års trafikpolitiska beslut hade transportplikt, skyldighet att transportera alla passagerare och allt gods som söker sig till järnvägen. Man kan också uttrycka det så att staten helt måste gå ifrån New Public Management och andra utslag av nyliberalism.

En tendens åtminstone i Helsingborg, kanske i andra städer, är att man tar bort hållplatser och ordnar expressbussar, som går snabbare genom att inte stanna lika ofta, och därför troligen kan locka till sig bilister att gå över till kollektivtrafik. Det verkar vällovligt, men det har en baksida. Personer (särskilt en del äldre), som inte orkar gå så långt, är förtvivlade. En del går över till bil och åker kanske till externa köpcentrum. Om man redan tagit bort hållplatser, bör man återställa hållplatser och införa ny busslinje, som stannar vid alla hållplatser. Om man inte infört sådana expressbussar, vore det en bra metod, att införa snabbussar som komplement till de vanliga busslinjerna. **Snabbussarna** går i rusningstid strax för **ordinarie buss** och stannar bara på några större hållplatser. Snabbussarna måste vara tydligt märkta och ordentlig information måste finnas, så det inte blir missförstånd. Samma metod kan man ha med tågtrafik, både tåg som stannar på få stationer och tåg som stannar på många stationer.

Beträffande att förbättra för **cykling** finns många förslag i "Cykelmanifest för Helsingborg" december 2015, bilaga 6 till mailet med rubriken "Kompl. synpunkter till remiss ang. Klimat- o. energiplan för Helsingborg, dnr 2017-421". På sidorna 1-3 och 13-17 är det många förslag, som inte är speciellt knutna till Helsingborg. Dessutom finns förmodligen en del av de problem, som tas upp på sidorna 4-12 om Helsingborg av en typ, som troligen är tillämpbar i många andra städer. Här är ansvaret framförallt kommunernas, men staten borde stifta lagar, som ålägger kommunerna att ha en viss standard på sina cykelbanor. Staten borde då skjuta till pengar till kommunerna för att de ska klara det.

Den mesta godstrafiken måste föras över till järnväg. Lastbilar ska bara vara som komplement, dit det inte finns järnväg. För att klara det behövs en del åtgärder: Varje järnvägsstation, där det finns gods, som behöver transporteras till ställen där det finns järnväg, ska ha minst ett växlingslok med personal. När ett godståg anländer ska växellokalet stå beredd med de vagnar, som ska med, på ett stickspår, så det inte tar många minuter att koppla in vagnarna i godståget. (Tidigare gjorde man så att loket till det stora godståget kopplade loss, lekte växellok och hämtade upp de vagnar som skulle med och stod på olika ställen. Det tog orimligt lång tid. En tid lät man ett lok från en stor station åka till den mindre stationen och hämta vagnar till den stora stationen och sedan rangerade man godståget på den stora stationen. Man har också hämtat gods med lastbil eller kört godset hela vägen med lastbil. Dessa sätt som man har ordnat godstransporterna på är vansinniga och måste ändras.) Det krävs att staten beslutar och ger direktiv till Green Cargo, som gärna kunde slås ihop med SJ. Detta behöver kombineras med förbud mot viss lastbilstrafik, som jag skrev i femte stycket på sidan 2 i denna bilaga. Det finns ingen anledning att elektrifiera vägar på sträckor, där det finns eller kommer att finnas järnväg.

Beträffande fartygstrafik beskrev vi åtgärder i "Strategi för en fossilfri transportsektor" sid. 7 under rubriken "Fartygstrafik". Styrmedlen bör vara tvingande regler, men med viss rimlig övergångstid på några år. Ett radioprogram har beskrivit olika sätt att ordna vindkraftsdriven fartygstrafik. På vissa sträckor kan fartyg drivas med vätgas.

Anordna en mycket speciell informationskampanj och bättre information

Detta beskrev vi på sid 5-6 i "Strategi för en fossilfri transportsektor" under rubriken "Anordna en mycket speciell informationskampanj och bättre information". Här handlar det om en statlig informationskampanj, minst lika omfattande som den inför högertrafikomläggningen 1967.

Några ytterligare påpekanden

Bilismen behöver minska avsevärt mycket mer än hälften bort.

Personalens arbetsvillkor i kollektivtrafiken är mycket viktig både för personalens skull och för att kollektivtrafiken ska fungera bra, så att en rättvis klimatomställning fungerar. Så länge man har kvar systemet med upphandlingar, måste staten genom Arbetsmiljöverket få större befogenheter, så bolagen verkligen följer arbetsmiljölagen. Bolag som försämrar arbetsmiljön, borde förbjudas verka i Sverige.

Regeringen måste ge direktiv till generaldirektören för Trafikverket, att lägga förslag som innebär, att Sverige kan lyckas med 1,5-gradersmålet, och att en snabb rättvis klimatomställning blir möjlig. Vägrar hon, måste regeringen se till att omplacera henne till någon helt annan plats, där hon inte gör någon skada, om man nu inte kan avskeda henne.

Helsingborg 2021-01-18.

Stig Broqvist, 042-282739,

stig.broqvist@telia.com

Godemansgatan 4, 256 56 Helsingborg

Aktiv i Jordens Vänner Helsingborg