

Till Näringsdepartementet, 103 33 Stockholm, diarienummer N2017/05430/TIF.  
Remiss på Trafikverkets nationella långtidsplan

## **Snabba tåg i hela landet redan om 15 år Nej till nya vägar, flygplatser och externa köpcentra.**

Sammanfattning:

Det är bra att nya snabba järnvägar byggs mellan storstäderna och längs Norrlandskusten, men orimligt att de inte skall vara klara förrän om 30 år. Sverige bör satsa 1 procent av BNP på järnvägsinvesteringar, då kan banorna stå klara redan om femton år.

Det är rimligt med höghastighetståg för 250 kilometer i timmen. På detta sätt kan kostnaden begränsas utan att restiden förlängs för mycket. Denna hastighet gör det också rimligt att tågen stannar på fler platser och bidrar till regional utveckling i hela Sverige.

Tyvärr finns det banor och regioner som helt förbises i planförslaget. Det gäller bl. a de regionala banorna Linköping – Kalmar/Västervik, Oskarshamn - Berga, Hultsfred - Nässjö-Halmstad/Vetlanda. Större satsningar behövs också på Kust till Kustbanan och elektrifiering.

Trafikverkets satsning på underhåll är otillräcklig och innebär fortsatt nedmontering av många spår och på sikt nedläggning av vissa. Resurserna för underhåll måste ökas till 16 miljarder kr årligen så att kvaliteten på hela järnvägsnätet uppehålls och stärks.

Tågsatsningarna kan gå snabbare om vi omprövar dåliga vägprojekt. Ännu finns tid att stoppa miljardrullningen till t ex Förbifarten, Södertörnsleden och Österleden i Stockholm som kommer att öka vägtrafiken och utsläppen i storstaden där resandet med kollektivtrafik måste prioriteras. Vi säger också nej till stora vägprojekt i Göteborg och ringleder i flera städer landet runt.

För att klara miljö- och klimatmålen räcker det inte med nya bränslen och mer tågtrafik. Det totala transportarbetet måste också minska. Regeringen måste ompröva fokuset på regionförstoring som ökar transportarbetet. Istället krävs en samhällsplanering för god basservice som kan nås till fots, cykel eller lokal kollektivtrafik i alla samhällen i hela landet

Vi föreslår också satsningar på arbetsplatser för distansarbete, stopp för externa köpcentra, nya bilfria bostadsområden, satsning på biljett och hyrbils/cykelservice på alla stationer mm Det behövs också styrmedel för att få fler att välja miljövänliga transporter. Höjd flygskatt och vägslitageavgift för lastbilar är nödvändiga. Reseavdragen ska bara gå till de som är tvungna att ta bilen. Investeringar och subventioner till flygplatser måste upphöra.

Jordens Vänner Sverige vill härmed avge remissyttrande över Transportplanen.

### **Klimatutmaningen kräver omprövning av trafikprognoserna**

Målsättningen i Parisavtalet för klimatet om att hejda den globala klimatuppvärmningen till 1,5 eller två grader kräver en snabb omställning till ett fossilfritt samhälle. Sverige har höga utsläpp per capita globalt sett och en stor del av utsläppen kommer från transportsektorn. Trafikverket och riksdagen har också satt upp tydliga mål för en fossilfri fordonsflotta.

Trafikverket har vid flera tillfällen visat att det krävs en kombination av åtgärder för att nå målen. Nya bränslen och överflyttning av trafik från flyg och bil till tåg och buss kan göra en del, men det totala trafikarbetet måste också minskas. Det är därför allvarligt att Trafikverket fortsätter att planera utifrån prognoser om en kraftigt ökad trafik både totalt och för väg och flygtrafiken. Transportplanen måste revideras för och ha den nödvändiga minskningen av trafikarbetet som utgångspunkt.

### **Minska transportbehoven**

Samhällsplaneringen skall verka för att minska transportbehoven. Några exempel på hur regeringen och ansvariga myndigheter måste tänka nytt:

Grundläggande samhällsservice skall finnas i alla stadsdelar och samhällen i Sverige. Polis, banker, apotek, vård, livsmedelsbutiker, skola, förskola, äldreomsorg, försäkringskassa, kulturella mötesplatser och annan basservice skall finnas tillgänglig inom gång och cykelavstånd för merparten av Sveriges befolkning. Nuvarande utveckling där servicen centraliseras så att även boende i små städer tvingas pendla för att klara sin basservice måste brytas.

Tanken om regionförstoring måste omprövas. Idag tvingas allt fler människor långpendla även till arbetsuppgifter som de med små satsningar kunde göra på hemorten. Det är bra om man kan pendla med tåg mellan tätorter men det är inte rimligt att tvingas åka tio eller tjugo mil bort för att sitta och arbeta vid en dator i en större stad. Ett förslag är att regeringen gör det möjligt för varje tätort i Sverige att investera i kontorsmiljöer/hotell där man kan arbeta mot sitt centrala kontor merparten av dagarna under året.

Stat, kommuner och statliga myndigheter ska minska sitt resande genom distansarbete, möten via digitala medier, och planering. Mycket arbete har redan gjorts och Trafikverket lyfter fram dessa möjligheter i planen. Men fortfarande sker väldigt många onödiga och påtvingade resor.

Inga samhällseliga resurser skall satsas i projekt som gynnar ökat resande med flyg och bil. Det innebär ett stopp för alla nya stora vägprojekt inklusive ringleder i våra städer. Regeringen måste också lagstifta mot nya externa köpcentra som ökar vägtrafiken. Enligt Handels utredningsinstitut pågår planering av över 40 projekt på totalt över 700 000

kvadratmeter handelsyta. Detta är helt orimligt. Redan byggda köpcentra bör avvecklas eller byggas om till fungerande stadsdelar med bredare service och bostäder.

Subventionerna till flygplatser måste upphöra. Samhället ska inte heller bygga nya flygplatser. Ett exempel är den nya planerade flygplatsen i Sälen. Den klimatförändring som flyget bidrar till riskerar att göra det omöjligt att åka skidor i Sälen redan inom några årtionden. Istället bör en upprustning av järnvägen till Sälen utredas.

### **Styrmedel för att minska onödiga transporter**

Priserna på bil och flyg motsvarar inte på långa vägar den långsiktiga miljökostnaden. Flyget är det mest uppenbara exemplet. Även med den nu beslutade flygskatten är det extremt billigt att släppa ut enorma mängder koldioxid vid flygresor. För en normalinkomsttagare har det blivit mycket billigare att flyga och åka bil jämfört med för tjugo år sedan, trots den ökade insikten om klimatkonsekvenserna.

Den flygskatt som införts är för låg för att bryta utvecklingen mot allt fler flygresor. Skatten bör vara minst 160 kronor för en inrikesresa med undantag för övre Norrland och Gotland där dagens beslutade nivå är försvarbar i väntan på rimliga alternativ.

Skatteavdrag för arbetsresor ska utformas så att de gynnar resande med kollektivtrafik och samåkning. Bara den som kan visa att de måste ta bilen till jobbet skall kunna få dessa avdrag.

Vägslitageavgift/kilometerskatt för lastbilar måste införas. Klimatberedningen och de statliga verken enades om detta redan för tio år sedan med det genomfördes aldrig av alliansregeringen och ännu inte heller av den nya regeringen. Det är orimligt att den tunga trafiken skall slippa sin del av miljökostnaden och att utländska förare som kör i Sverige helt skall slippa betala för vägslitage.

### **Stadsplanering för bilfrihet**

Priserna för att parkera i innerstäderna men även i förorterna och vid externa köpcentra är för låga. Det är inte rimligt att en tredjedel av den dyra markytan i våra större städer är fylld med vägar och parkeringsplatser. Den som inte har bil betalar hög "extrahyra" för att bekosta den yta som den bilburna grannen tar upp för sin parkering. Indirekt betalar de också för fria parkeringsytor vid köpcentra och arbetsplatser.

Bilen är en tillgång i ren glesbygd och vid utflykter på landsbygden. Men den skall inte ta plats i våra växande städer. Det är orimligt att även nya stadsdelar i centrala delar av våra städer planeras för att varje hushåll skall ha en eller två bilar. Stadsplaneringen bör vara inriktad på några hyrbilar i varje kvarter, men inte innehålla privata parkeringsplatser.

Trafikverket har inte beaktat livsstilsförändringar som t ex det faktum att yngre i större städer inte kör bil i samma utsträckning som tidigare. Det faktum att yngre människor tänker bort

bilen borde vara en tankeställare för de planerare som fostrats i massbilismens och de fossila bränslenas epok.

### **Elbilar löser inte problemen**

Det talas om elbilar som en lösning för framtiden. Det är vilseledande att tro att bilarna är miljövänliga bara för att de drivs av el. El är ingen energikälla utan en energibärare. Den el som ska driva dessa bilarna kunde exporteras till Danmark eller Tyskland för att stänga kolkraftverk där. Omvänt om alla bilar i Europa skall drivas med el så kommer fossil elkraft att öka utsläppen.

Elbilar tar lika mycket plats i staden som fossildrivna bilar. Hela idén att människor i städer skall köra runt i varsin egen plåtlåda måste omprövas. Detta har varit tabu i billandet Sverige men ny stadsplanering bör nu utformas med gång, cykel och kollektivtrafik som norm.

Det är mycket positivt att en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm finns med i planen. Denna utbyggnad skall inte villkoras med vägsatsningar i paket som gör det svårt att ta ställning till varje infrastrukturprojekt och dess miljökonsekvenser för sig.

### **Satsa på cykelstråken**

Intresset för cykling växer i Sverige och hela Europa. Allt fler svenskar vill cykla till jobbet och skolan, för hälsan och för miljön. Trafikverket föreslår ökade anslag för cykling vilket är positivt. Men även med dessa satsningar är det lång väg till ett samhälle som verkligen uppmuntrar till cyklande.

Ett bra sätt att öka möjligheten för cykling är att ta markyta från parkering och vägar i våra städer och på det sättet möjliggöra två cykelfiler, en för snabbcykling och en för långsammare cyklist. I de miljöer där cyklar tvingas dela utrymme med bilar skall hastigheten för bilarna sänkas till 30 kilometer i timmen.

Det är viktigt att man alltid skall kunna ta med sin cykel på alla tåg och övrig kollektivtrafik. Det fungerar i många europeiska länder och regeringen måste lagstifta och subventionera så att det även blir verklighet i vårt land. Hyrcyklar skall finnas nära till hands i alla våra tätorter. Cykelkök för reparation och underhåll skall också skapas på dessa platser.

### **Följ fyrstegsprincipen:**

Riksdagen och regeringen har sedan länge beslutat att följa fyrstegsprincipen i trafikplaneringen. Detta är en bra princip men den har ännu inte fått riktigt genomslag i planeringen. Regioner, kommuner, politiska partier och andra fokuserar ännu på den sista, fjärde delen; nya stora projekt där de kan ta första spadtag och inviga. Trafikverkets och länsstyrelsernas planering måste ännu tydligare bygga på fyrstegsprincipen.

Det är bra att som Trafikverket föreslog i sin klimatrappport 2016 så kallade steg ett och steg två åtgärder i ökad utsträckning skall få statligt stöd. Det kan t ex handla om att bygga om kommunala bilvägar för mer gång-, cykel eller kollektivtrafik.

Viktigt i sammanhanget är att minskad vägtrafik i våra städer inte bara gör det möjligt att nå klimatmålen. Det motverkar även buller, olyckor, cancer och trängsel i våra städer. Ökade möjligheter för trygg gång- och cykeltrafik kan förbättra folkhälsan. Sverige blir också mindre beroende av importerad olja och andra fossila bränslen.

### **Billigare och bättre kollektivtrafik**

I de enkäter och samtal som vi har genomfört framstår att många vill resa kollektivt men att man inte alltid är trygg och nöjd med buss- och tågtrafiken. Buss och tåg har relativt sett blivit dyrare än bil och flyg under en tjuugoårsperiod. Det är tokigt. Skatter och subventioner måste utformas så att det alltid är billigare att resa miljövänligt.

Alla bussar och tåg skall vara utrustade med internet och länstrafikbolagen måste bli bättre på att informera om förseningar och annat. Med modern teknik är det idag möjligt att via informationstavlor och internet ge varje resenär aktuell information.

### **Ge Jernhusen uppdrag att skapa verkliga resecentra**

En viktig satsning som samhället kan göra är att modernisera våra resecentra. Vi ser allvarligt på att SJ har stängt sina biljettkontor på nästan alla stationer i Sverige. Det innebär sämre information och gör att fina lokaler vid tågstationerna står tomma. Stationerna drivs av Jernhusen som bör få ett nytt samhällsuppdrag. Jernhusen skall åläggas att ha ett resecentrum på varje station med information, försäljning av biljetter och möjlighet att förvara skidor, snowboards och annat bagage medan man väntar på nästa tåg eller buss. Dessa centrum skulle även ha uthyrning av cyklar och biluthyrning.

### **Bra spårsatsningar - men orimlig tidshorisont.**

Trafikverket vill nu satsa mer än tidigare på järnvägarna vilket är positivt. Vi är glada att många banor som Jordens Vänner förespråkat finns med i planen, bl. a nya stambanor mellan storstäderna, fyrspår Stockholm- Uppsala, Ostkustbanan till Sundsvall och Norrbotniabanan. Men för alla banor gäller att pengarna bara räcker till att starta byggerna. Med denna takt blir de klara tidigast 2040, troligast först på 2060-talet. Det håller inte om vi ska klara klimatmålen.

Planeringen av höghastighetståg mellan storstäderna startade med utgångspunkten att dessa stora framtidsinvesteringar skulle ske utanför den vanliga infrastrukturplaneringen. Några idéer var att ta upp lån eller skapa järnvägsobligationer som sedan skulle betalas av under spårens livstid.

Finansminister Magdalena Andersson måste allvarligt pröva dessa möjligheter. Sverige har råd att bygga ett klimatsmart trafiksystem. Vi bör satsa 1 procent av BNP på detta, det

motsvarar vad som användes när stambanorna byggdes för mer än 100 år sedan. Hade vi råd då så har vi det ännu mer idag. Föreslagen plan avsätter omkring 0,25 procent av BNP för nysatsningar på spår.

Om satsningen sker med utökning av ramen eller med lån är inte det avgörande, men nivån måste läggas så att banorna kan byggas i ett svep och stå klara redan om femton år.

Det är bra att Trafikverket föreslår höghastighetståg för 250 kilometer i timmen. På detta sätt kan investeringskostnaden begränsas utan att restiden förlängs för mycket. Denna hastighet gör det också rimligt att tågen stannar på fler platser och bidrar till regional utveckling i hela Sverige. Den polariserade debatten om 250 eller 320 kilometer i timmen är dock överdriven. På många sträckor är 250 kilometer i timmen lämpligt för att undvika höga kostnader och intrång i landskapet, på andra sträckor kan däremot banan byggas rakt och möjliggöra högre hastighet.

Det är viktigt att inte allt fokus hamnar på höghastighetstågen mellan storstäderna. Vi behöver framtidsinvesteringar som kan ge säkrare resor och transporter i hela landet. En viktig del i detta är att trygga näringslivets godstransporter. Ett exempel: Varje dag går stålpendeln från Luleå söderut på ett mycket sårbart enkelspår längs stambanan. Ett rälsbrott här innebär miljardförluster för SSAB. En ny kustbana är nödvändig för transporter av stål, malm, skog men också service, kulturutbyte och turism.

### **Regionala banor och underhåll**

Tyvärr finns det banor och regioner som förbises i planförslaget. Det gäller bl. a regionala banorna Linköping – Kalmar/Västervik, Oskarshamn - Berga, Nässjö- Halmstad/Vetlanda. Dessa banor skulle till en låg kostnad kunna få helsvetsad räls och elektrifiering och därigenom få ny attraktivitet istället för växande hot om nedläggning.

Flera viktiga tågsatsningar finns med i förslaget om utökad ram. Det gäller bl. a Kust till Kustbanan, Mittbanan och elektrifiering av Nässjö-Hultsfred, Älmhult-Olofström samt Hällnäs-Lycksele. Dessa satsningar är klimatsmarta och måste genomföras inom planperioden.

Trafikverket antyder i planen att fokus skall vara att hålla god standard på befintliga järnvägar. Tyvärr räcker inte de föreslagna resurserna för att klara detta. Trafikverket har visat att det skulle behövas 16 miljarder årligen för att upprätthålla och förbättra dagens spårstandard, men planen föreslås bara 12 miljarder. Detta innebär en fortsatt nedmontering av många spår och på sikt nedläggning av vissa. Resurserna för underhåll måste ökas så att kvaliteten på hela järnvägsnätet uppehålls. Jordens Vänner anser att underhållet i sin helhet skall återföras till Trafikverket.

En ny järnväg från Göteborg till Oslo via Bohuslän bör läggas in i planen. En utredning bör startas om en ny kustjärnväg från Linköping ner till Kalmar.

## **Ompröva nya vägprojekt**

Tågsatsningarna kan gå snabbare om vi omprövar dåliga vägprojekt. Ännu finns tid att stoppa den omfattande miljardrullningen till Förbifart Stockholm och tillkommande investeringar för att klara trafikökningen till och från denna stadsmotorväg. Bygget är påbörjat men ännu finns chans att ompröva det och spara många tiotals miljarder kronor som skulle räcka till många järnvägar. Södertörnsleden är ytterligare en ny planerad miljardinvestering i Stockholm som kommer att öka vägtrafiken och utsläppen i storstaden där resandet med kollektivtrafik måste prioriteras. Österleden ligger tack och lov utanför planen men finns med i möjlig investering vid en utökad planeringsram. Alla dessa investeringar bör omprövas. En storstad som Stockholm måste prioritera gång, cykel och spårburen kollektivtrafik och absolut inte nya motorvägar.

I klimatrapporten från 2016 visade Trafikverket t ex att personbilsresandet i Stockholm behöver minska med 30% till 2030 jämfört med 2010 års nivå, och med 48% jämfört med Business as usual- prognosen. Detta visar än tydligare hur fel det är att satsa på nya stora vägar i huvudstaden.

Vi säger också nej till stora vägprojekt i Göteborg samt förbifarter och kapacitetsökningar i flera städer längs E22 i Skåne-Blekinge, E 20 i Västra Götaland, och i t ex i Norrköping, Umeå och Skellefteå.

Satsningar för att förstärka vägnätet för nya superlånga lastbilar bör omprövas. Tankarna om att elektrifiera vägnätet för långtradare bör avskrivas. Det är ett orimligt dyrt projekt särskilt med tanke på att de huvudstråk som diskuteras är parallella med järnvägarna där det redan finns eldrivna energieffektiva miljövänliga möjligheter för långväga godstransporter.

I glesbygd är bilen nödvändig och de vägresurser som satsas bör prioriteras för att upprätthålla en hög vägstandard på dessa sträckor. Samtidigt bör ännu större lastbilar på de mindre vägarna avvisas. De sliter ner dessa vägar snabbare och hotar trafiksäkerheten.

## **Bättre service på tåg och bussar**

Transportplanen talar mest om investeringar i spår och vägar, hamnar och flygplatser. Men det är också viktigt vilka fordon som trafikerar vårt land och hur servicen är på dessa. För att kollektivtrafiken skall vara attraktiv måste den gå i tid och det skall vara enkelt att köpa biljetter. Det är som tidigare nämnts allvarligt att SJ stängt nästan alla sina biljettkontor. Det är viktigt att det finns internetuppkoppling på alla tåg och bussar i Sverige. Idag saknas det t ex på nattågen från Stockholm till Malmö och till Luleå och Narvik. De senare är upphandlade av Trafikverket som även tillhandahåller fordon. Trafikverket och regeringen måste upprusta nattågen för ökad bekvämlighet och internetuppkoppling.

Många långväga tåg i Sverige saknar möjlighet att köpa mat och kaffe. Det är en servicenivå som är unikt låg även i ett internationellt perspektiv. Samhället bör ställa som krav på operatörer att ha servering på alla tåg. Viktigt är också att det skall finnas utrymme för skidor och packning, samt cyklar på tågen.

Tågförbindelserna i Sverige har dålig koppling till tågen mot den europeiska kontinenten. Förbindelserna till Köpenhamn passar inte för den som skall fortsätta mot Hamburg. Detta måste åtgärdas. SJ har slutat sälja internationella tågbiljetter. Då operatörerna inte tar ansvar måste samhället, t ex via Trafikverket, se till att länkarna och bokningen över landsgränserna fungerar.

För att kunna minska flygtrafiken måste internationella tågförbindelser med hög kvalitet återupprättas. Sverige bör medverka till att nattågen från Köpenhamn till Prag, Basel och Amsterdam startas på nytt med lämpliga anknötningar från Sverige. På sikt bör direkta nattåg mellan Stockholm och Hamburg/Berlin återupprättas.

Göteborg 29 november 2017

Andrea Söderblom-Tay ordförande

Mattias Nilsson, Trafikutskottet



Bilaga: Förslag i Trafikverkets klimatrapport från 2016 som vi är positiva till:

För att åstadkomma en minskning av biltrafiken (fordonskilometer) med 10-20 procent till 2030 jämfört med 2010 och 30 procent under prognos samt en oförändrad lastbilstrafik eller åtminstone inte ökar med mer än 15 procent till 2030 jämfört med 2010 och 26 procent under prognos krävs att:

- Tillkommande bebyggelse koncentreras till dagens tätortsytter så att ytterligare utbredning undviks
- Lokalisering sker centralt eller nära lokalt centrum i tätorterna med god kollektivtrafikförsörjning
- Funktionsblandningen ökar samtidigt som ytterligare utbyggnad av externetablering undviks
- Externa och halvexterna handelsområden omvandlas där så är lämpligt på sikt till fungerande stadsdelar med god blandning av olika funktioner och en utformning som uppmuntrar till gång, cykel och kollektivtrafik framför bil
- Kraftfull satsning sker på utformning av infrastruktur i städerna för gående, cyklister, kollektivtrafik och samordnade godstransporter
- Investeringar i infrastruktur inriktas på en framtid med minskande biltrafik och lastbilstrafik, kraftigt ökad kollektivtrafik samt transporter på järnväg och sjöfart
- Generell sänkning av hastighetsgränser sker med 10 km/h från dagens hastighetsgränser på 70 km/h och uppåt, utom i glesbygdslän (skogslän)
- Fördubbling sker av utbud i kollektivtrafik med buss och spårvagn, 54 procent ökning av på järnväg och 37 procent ökning av tunnelbana jämfört med prognos. Jämfört med 2010 innebär det en ökning av persontrafiken på järnväg med 128 procent och för tunnelbana med 76 procent.
- Parkeringspolitiken i städerna inriktas på att antalet bilar på sikt kommer minska, liksom trafiken. Det kan t.ex. innefatta årlig minskning av antalet parkeringsplatser i kombination med höjda avgifter samtidigt som parkering för bilpool premieras
- Bilpooler ges möjlighet att fortsätta öka trendmässigt
- Andel e-handel och resfria möten ökar
- 30 procent av transporter med tung lastbil som är över 300 km flyttas över till järnväg och sjöfart till 2030 (50 procent till 2050). Det förutsätter att det ges möjlighet till ökning av järnvägstransporterna med 65 procent till 2030 jämfört med 2010 (15 procent jämfört med prognos). Samtidigt som persontrafiken på järnväg ökar med 128 procent. Sjöfarten bör med mindre ytterligare insatser klara att svälja ökningen av godstransporterna på drygt 10 procent över prognos eller 69 procent relativt 2010.
- Samordningen av godstransporter i staden sker så att mängden lastbilsrörelser (fordonskilometer) i staden minskar med 20- 30 procent jämfört med prognos. Detta kommer kräva ett tvdligt ledarskap från kommunerna med tvdliga incitament
- Fvllnadsgrad och ruttoptimering ökar så det leder till 10 procent effektivare fjärrtransporter (minskat fordonskilometer jämfört med prognos)
- Hälften av alla rundvirkestransporter och cirka 15 procent av övriga fjärrtransporter sker med längre och tvngra fordon
- Generella styrmedel i form av höjda bränslepriser och kilometerskatt för såväl lätta som tunga fordon används för att i kombination med åtgärder nå målsättningen