



Remissvar N2017/05430/TIF

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se

Stockholm 4 december 2017

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Inledning

Riksdagen ska nu besluta om ett förslag till hur över 700 miljarder kronor ska investeras i infrastruktur under de kommande tolv åren. Detta är en stor möjlighet att investera i ett hållbart transportsystem för framtiden, men innebär också en stor risk att gamla ohållbara systemfel cementeras fast ytterligare. Transportsystemet måste inför framtiden utformas för effektivare ytanvändning, minimerade barriäreffekter och intrång, minskat buller, ökad energieffektivitet och minskade partikelutsläpp. Klimatfrågan måste få stor uppmärksamhet samtidigt som även andra miljömål måste klaras. Riksdagen har i samband med att det klimatpolitiska ramverket antogs beslutat att utsläppen från inrikes transporter år 2030 ska vara 70 procent lägre än 2010. Naturskyddsföreningen har välkomnat målet, samtidigt som vi påpekat att minskningen inom sektorn borde gå ännu snabbare om Parisavtalets temperaturmål ska kunna klaras. Den parlamentariska Miljömålsberedningen enades tidigare om ett stort antal förslag till styrmedel för att kunna uppnå målet om utsläppsminskningar i transportsektorn. Kärnan i Miljömålsberedningens förslag är att klimatmålet enbart är realistiskt att nå om kraftfulla och samordnade åtgärder genomförs inom tre områden samtidigt: transporteffektivare samhälle, energieffektivare transporter och förnybara drivmedel, inkl. el. Utvecklingen pekar inte i en riktning som är tillräcklig för att uppnå målet. Trafikarbetet ökar, medan nya fordon blir energieffektivare och andelen förnybar energi ökar. Sammantaget innebär dessa motstridiga utvecklingslinjer att det ökade trafikarbetet åter upp de klimatvinster som teknikutvecklingen möjliggör. Det gör att infrastrukturinvesteringarna kommer att bli ett viktigt verktyg för att uppnå klimatmålet för transportsektorn.

Miljöhänsyn måste väga tungt

Naturskyddsföreningen vill med kraft understryka att det vid bedömningen av samtliga infrastrukturinvesteringar ska tas stor miljöhänsyn och ställas stränga krav så att inte värdefull natur förstörs och för att begränsa klimateffekter och övriga negativa miljöeffekter.

Nu bygger vi infrastrukturen för det postfossila samhället

Mänskligheten lever nu under hotet från en akut klimatkris som riskerar att underminera förutsättningarna för hela det moderna samhället och livsförutsättningarna på jorden. På ett liknande sätt riskerar utarmningen av den biologiska mångfalden och våra ekosystem att äventyra kommande generationers livsförutsättningar. Naturskyddsföreningen utgår från att detta på ett grundläggande sätt ska påverka samtliga kommande infrastrukturinvesteringar. Den nationella planen måste ha som utgångspunkt att alla investeringar som görs från och med nu har det uttalade syftet att skapa den infrastruktur som utgör grunden för tillgänglighet i det postfossila samhället. Vår bedömning är att det enbart kan ske genom ett huvudsakligt fokus på att skapa ett transporteffektivt samhälle, kombinerat med energieffektivisering och förnybara drivmedel inkl. el.

Fyrstegsprincipens steg ett och två behöver resurser

Naturskyddsföreningen sätter stort värde i att Fyrstegsprincipen ska gälla för effektiva infrastrukturinvesteringar. Principen slår fast att all planering ska uttömma möjligheterna i varje steg innan den eventuellt rör sig vidare till nästa.

Ett. Tänk om. Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Två. Optimera. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Tre. Bygg om. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Fyra. Bygg nytt. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Tyvärr har åtgärder i steg ett och steg två svårt att rymmas inom dagens förutsättningar för Trafikverkets uppdrag, som gör verket till en renodlad "byggmaskin". Trafikverket behöver få ett mer tydligt uppdrag och resurser för att på ett kraftfullt sätt kunna arbeta med steg ett och steg två- åtgärder.

Minskad prognosplanering och ökad målstyrning

Under lång tid har prognoser om framtida trafikutveckling styrt planeringen. En viktig del i arbetet med att bygga en infrastruktur för det postfossila samhället är se till att önskade mål för trafikens utveckling och riktning för planeringen utgår från den absoluta ram som utgörs av miljömålen, de globala målen och målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Inga åtgärder får genomföras som inte bidrar till en fossiloberoende fordonsflotta. Vår bedömning är att det innebär att vägkapaciteten, efter att under lång tid ha dominerat infrastrukturinvesteringarna, nu får anses vara färdigbyggd.

Trafikprognoser med bristande tillförlitlighet

Eftersom trafikprognoser idag har avgörande betydelse för vilka framtida infrastrukturinvesteringar som prioriteras så är Naturskyddsföreningen bekymrad över tillförlitligheten i använda trafikprognoser. Exempelvis har Trafikanalys antagit att kollektivtrafikutbudet, utom trafik på järnväg, kommer vara lika i alla tre basprognoser 2014, 2040 och 2060. Utbudet som exempelvis används i prognosen för regional busstrafik

utgår från trafikering 2012. Sedan dess har resande med samhällsorganiserad kollektivtrafik med buss ökat från 728 till 812 miljoner resor årligen. En ökning på 12 procent som inte finns med i prognosen. Naturskyddsföreningen bedömer att kollektivtrafikutbudet under perioden kommer att öka och prognoserna därför kraftigt underskattar framtida resande med kollektivtrafik.

Förbered för kilometerskatter för alla fordon

Ett transportsystem i förändring utmanar dagens skattesystem. En reformerad vägtrafikbeskattning bör förberedas där kilometerskatter för fordon får en betydligt större betydelse och garanterar långsiktighet och en effektiv användning av infrastrukturen.

Effektiv automatisk hastighetsövervakning

Åtgärder bör införas för en betydligt mer effektiv automatisk hastighetsövervakning av vägnätet, även på Europavägarna. Skärpt hastighetsefterlevnad ger många positiva effekter, bl.a. minskad klimatpåverkan och en rättvis konkurrens mellan transportslagen där självklart gemensamt överenskomna lagar och regler ska följas.

Forskning och utveckling

På forskningsområdet vill Naturskyddsföreningen understryka att vi ser det som särskilt viktigt att under planperioden prioritera och resursätta forskning och innovation inom området "Omställningen till ett fossilfritt transportsystem".

Verka för öppen kollektivtrafikdata

Naturskyddsföreningen delar Trafikverkets bedömning att Öppen kollektivtrafikdata är en förutsättning för att utveckla kombinerade mobilitetstjänster. Vi är positiva till förslaget att Trafikverket tillsammans med övriga parter ska finansiera en nationell plattform för statisk och dynamisk kollektivtrafikdata. Det är också angeläget att Trafikverket tar initiativ till att branschens aktörer har möjlighet att utbyta data för att underlätta effektivare planering, mer aggregerbar information och bättre kundomhändertagande.

Bra med stora satsningar på underhåll och upprustning

Att underhålla den befintliga infrastrukturen är generellt en god resurshushållning vilket gör att Naturskyddsföreningen anser att underhåll är högst prioriterat. Det är bra att Trafikverkets förslag uttalar att järnvägens underhåll ska prioriteras och att de kraftigt ökade finansiella ramarna för järnvägsunderhåll medför att dagens funktion kan upprätthållas och att en förbättrad funktion kan levereras på järnvägsnätet under planperioden. Underhållsanslagen för väg anser vi tillräckliga. Undantaget är underhållet av "vägtyp 6 - lågtrafikerade vägar". Enligt remissdokumentet (s. 116) bedöms en större del av dessa vägar få en försämring under planperioden. Vi föreslår istället en omfördelning av resurser från andra vägsatsningar till att säkra ett underhåll av det perifera vägnätet för en bibehållen standard, i syfte att upprätthålla tilltron till att en infrastruktur för det postfossila samhället inkluderar alla invånare även i mer bilberoende lägen.

Utökade resurser till järnväg

Investeringarna i järnväg har inte motsvarat den stigande efterfrågan på spårburna transporter. Föreningen vill se en offensiv satsning på järnväg i hela Sverige. Föreningen ser en nödvändighet i att det för att skapa en infrastruktur för det postfossila samhället sker omfattande investeringar för att öka kapaciteten och tillgängligheten i spårinfrastrukturen. Stort fokus bör läggas på detta.

Nya stambanor

Naturskyddsföreningen är positiv till att anlägga nya stambanor som knyter samman storstäderna och mellanliggande orter. Vår bedömning är att en dimensionering för hastigheten 250 km/h utgör en lämplig avvägning mellan framkomlighet, miljö- och naturhänsyn.

Järnvägsinvesteringar bör ske skyndsamt

För att skapa en infrastruktur för det postfossila samhället och skapa ett högkvalitativt och välfungerande järnvägsnät i hela landet behöver såväl underhåll och upprustning av befintlig järnväg som byggnation av ny järnväg ske skyndsamt. Mot den bakgrunden är det föreningens bedömning att nuvarande tilldelning till järnväg inte räcker för att täcka alla behov. Det krävs ytterligare finansiering, dels genom omfördelning från väginvesteringar och dels genom ökade resurser till järnvägsinvesteringar.

Satsningar i hela landet

En särskild översyn bör göras för att se till att underhåll och nyinvesteringar säkrar att även de mindre järnvägar som har eller kan bli lämpliga för regional kollektivtrafik har god driftsäkerhet. Samtliga dessa banor bör elektrifieras och underhållet bör minst läggas på en nivå som garanterar att tillståndet inte försämras under planperioden. Även godstrafiken på mindre järnvägar bör gynnas.

Flexibilitet är att föredra

Järnväg innebär stora investeringar som ligger fast under mycket lång tid, under vilken förutsättningarna förändras. Naturskyddsföreningen förordar att nya järnvägar byggs på ett sätt som möjliggör ett flexibelt utnyttjande för såväl persontrafik som godstrafik.

Satsningar på cykel är mycket lönsamma

Trafikverket bör ta ansvar för att via den nationella planen bygga attraktiva cykelvägar med hög framkomlighet längs det nationella vägnätet, även i mindre tätbefolkade områden. Cirka 1,5 miljarder kronor förslås i remissunderlaget satsas på cykelvägar längs nationella vägar under hela planperioden. Naturskyddsföreningen anser att den summan bör öka. Investeringar i infrastruktur för ökad tillgänglighet med cykel är ofta ovanligt lönsamma investeringar och är en ytterst viktig del i den framtida infrastrukturen för ett fossiloberoende transportsystem. Naturskyddsföreningen föreslår att två miljarder kronor årligen anslås i den nationella planen örönmärkta för att bygga ut ett nationellt cykelvägnät. Vid ombyggnader till vägar med mötesseparering (så kallad 2 + 1 väg) ska dessutom god framkomlighet för cykeltrafik ingå som norm.

Gods på vattenvägar bör gynnas

Naturskyddsföreningen anser att planen bör lägga större fokus på insatser för ökad överflyttning av tunga godstransporter till energieffektiva vattenvägar. Ambitiösa målnivåer för överflyttning från vägtransporter bör fastställas och följas av konkreta åtgärder. Insatser bör även ske för att minska båttrafikens miljöpåverkan.

Gynna elektrifierade transporter

Naturskyddsföreningen ställer sig positiv till insatser för att elektrifiera hela transportsektorn såväl på väg, vatten som att elektrifiera de sista icke elektrifierade spårsträckorna. Vi ser särskilt stor potential på kort och medellång sikt i att elektrifiera urban kollektivtrafik på väg och spår. Elektrifiering är väl värt en samlad kraftanstängning på nationell nivå för att uppnå ökad effektivitet i transportsystemet. Samtidigt är det värt att påminna om att det gäller att ha ett nyktert förhållningssätt till prognoser om hur snabbt detta i praktiken kommer att ske i nationell skala, liksom vikten av att noga bevaka miljöeffekter av elektrifieringen, exempelvis batteritillverkningen.

Bra att Stadsmiljöavtalen permanentas

I städerna finns mycket goda förutsättningar till transporteffektivisering genom en överflyttning från biltrafik till gång, cykel och kollektivtrafik. Vi är därför mycket positiva till att Stadsmiljöavtalen för satsningar på kollektivtrafik och cykel föreslås permanentas. Vi förutsätter att processen för tilldelning av medel nu utformas för att möjliggöra en betydligt mer långsiktigt förutsägbar finansiering för omfattande projekt än provoperioden medgett. Täta avstämningar bör ske för att bedöma om de tilldelade medlen motsvarar behoven. Vår bedömning är att det kommer att finnas anledning att succesivt öka summan tilldelade medel utöver nuvarande förslag. Vi anser att överenskommelserna och övrig tilldelning av infrastrukturmedel bör kopplas till stadstrafikmål om att minska biltrafiken i de aktuella städerna. Naturskyddsföreningen stödjer den målformulering som föreslagits av sex myndigheter inom ramen för den strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet: "En ökad andel persontransporter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik i städer/tätorter samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras så att den totala biltrafiken minskar i staden/tätorten."

Medfinansiering av cykel och kollektivtrafik i storstadsförhandlingarna

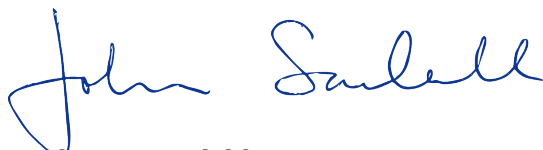
Sverigeförhandlingen har tecknat överenskommelser med flera kommuner och landsting om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt omfattande åtaganden om bostadsbyggande. Naturskyddsföreningen ställer sig positiv till förslaget att ca 5,8 miljarder kr av nationell plan under planperioden, liksom medel ur länsplaner, används till medfinansiering av satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder enligt Sverigeförhandlingens storstadsöverenskommelser.

Detta remissvar har utarbetats av Naturskyddsföreningens klimat- och juridikavdelning under ledning av Oscar Alarik. Synpunkter har inhämtats från Naturskyddsföreningens länsförbund i Jönköping, Norrbotten, Skaraborg, Skåne, Södra Älvsborg, Sörmland,

Uppsala, Västerbotten, och Västernorrland, samt från Naturskyddsföreningens kretsar i Lund och Tranås.

För Naturskyddsföreningen

Stockholm, dag som ovan



Johanna Sandahl

ordförande