

Trafikverket

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Bilister:

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 Diarienummer (N2013/2942/TE).

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till hur bilismens miljöpåverkan kraftfullt, skyndsamt och kostnadseffektivt kan minska. Vi har alltsedan vårt grundande haft detta som ett huvudfokus och har i åtskilliga remissvar och flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur transportsystemet kan läggas om för ökad effektivitet och minskad klimatpåverkan, utan att minska den frihet som transporter ger.

Vi ser Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet som en mycket viktig grund för den framtida utvecklingen, men menar att det inte lever upp till de rimliga förväntningar man bör ha på planen och uppmanar till att arbetet görs om från grunden, efter att utredningen om fossilbränslefri fordonsflotta lämnats och remissbehandlats.

Trafikverket föreslår i sin plan en fördelning av 522 miljarder kr på utveckling, drift och underhåll av det statliga transportsystemet för åren 2014-2025. Planen bygger på regeringens infrastrukturproposition, är framtagen i samverkan med kommuner, näringsliv, regionala företrädare och andra myndigheter, ska fastställas av regeringen 2014, varpå Trafikverket har i uppdrag att genomföra planen.

Prognosen orimlig

Trafikverkets prognos anger en högre ökning av vägtransporterna än av de på järnväg fram till år 2030. Trafikanalys visar dock att antalet personkilometer i bil endast ökat 4 % de senaste tio åren, bussresandet har totalt sett minskat 7 % (men ökar nu snabbt lokalt) och tågresandet ökat 32 %. Detta är en i huvudsak positiv utveckling, dessutom i linje med de övergripande klimat-, miljö- och tillgänglighetsmål som riksdagen beslutat, samt med rekommendationer som utredningen om fossilbränslefri fordonsflotta förväntas presentera.

Utifrån detta vore det rimligt att bedöma att de senaste tio årens utveckling åtminstone fortsätter, med den typ av trendframskrivningar som myndigheter ofta gör, eller att bedöma att trenderna förstärks. Trafikverket bedömer istället att trenderna bryts och att andelen privatbilism åter ökar.

Vi bedömer detta som helt orimligt, utifrån att minskningen av körsträckor per bil accelererat de senaste åren och att allt färre unga väljer att skaffa bil eller ens körkort. Därtill innebär en accelererande urbanisering att bilbehovet minskar. Såväl i Sverige som i andra länder i liknande ekonomisk situation diskuteras det om vi ännu nått eller snart når ”peakcar”.

På godssidan är situationen liknande. Godstransporter på väg minskade nio procent 2002-2012 enligt Trafikanalys, medan godstrafiken på järnväg mätt i tonkilometerökade 15 procent under samma period. Ändå anger Trafikverket att lastbilstrafiken ska öka väsentligt snabbare än godstrafiken på järnväg till år 2030, med 58 respektive 39 %. Prognoserna rimmar illa med den verkliga utvecklingen under senare år och blir än mer tveksamma ställda i belysningen av den politiska enighet som råder rörande ökande satsningar på järnvägsinfrastruktur.

Klimatanpassning bristfällig

Planen bör också mer tydligt förhålla sig till Trafikverkets klimatunderlag, som slår fast att det för att nå såväl EU:s som de svenska nationella målen om begränsad klimatpåverkan inte räcker med den förväntade tekniska utvecklingen av fordon och bränslen drivmedel. Det krävs därutöver långtgående åtgärder för att nå ett transportsnålt samhälle, där biltrafiken måste minska med 20 procent till 2030, och lastbilstransporterna inte får öka alls (Trafikverket 2012: Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till 2025 och utblick mot år 2050. Huvudrapport. Trafikverkets publikation 2012:100). Att Trafikverket nu inte baserar sin plan på sitt eget underlag är orimligt.

Trafikverket behöver föreslå konkreta åtgärder som leder till minskad privatbilism och minskade godstransporter på väg, till förmån för cykel, kollektivtrafik, distansarbete och gods på järnväg. En stor del av dessa åtgärder bör ske på infrastruktursidan, i regionala och nationella planer, liksom i den kommunala trafik- och fysiska planeringen, som måste motverka den senaste tidens investeringar med personbilsfokus, som Västsvenska paketet och Förbifart Stockholm.

Utöver dessa investeringar krävs ekonomiska styrmedel och regleringar för att stimulera ett förändrat transportslagsanvändande, inklusive övergripande system som slopande av reseavdrag, förmånsbilsbeskattning och fordonsskatt. På dessa områden har Trafikverket till tider varit en viktig samtalspartner och förslagsgivare, men inte denna gång.

Tydligare beteendefokus

Vi önskar ett tydligare fokus i planen på förändrade beteenden, som komplement till de fysiska åtgärder som dominerar Trafikverkets förslag. Beteendepåverkande åtgärder och styrmedel som parkeringsavgifter, trängselskatt och förmånsbeskattning av fri parkering kan i hög utsträckning få människor att överväga andra, mer hållbara resesätt. När detta sker är det viktigt att infrastrukturen är anpassad och utbyggd för att möta en ökad efterfrågan.

Bland de mest betydelsefulla faktorerna som styr människors och företags val av rese- och transportsätt är restid samt reskostnad. Mest effekt för att minska klimatpåverkan och/eller minska beroendet av fossila drivmedel ges därför om styrmedel och åtgärder för att påverka efterfrågan på transporter samt på olika färdmedel kombineras inte bara med utökad kapacitet i de färdmedel man önskar styra resandeandelen till, utan också med att minska attraktiviteten avseende restid för det färdmedel som man önskar flytta resandeandelen ifrån. Åtgärder för att åstadkomma sistnämnda är att effektivare utnyttja befintlig infrastruktur för att förändra den relativa attraktiviteten mellan olika färdmedel. Ett exempel på detta är att anlägga exklusiva kollektivtrafikkörfält genom ianspråktagande av befintligt körfält på flerfältsvägar vilket

minskar restidskvoten för kollektivtrafik gentemot biltrafik, och därmed gör förstnämnda färdssätt attraktivare i förhållande till det sistnämnda. Att generera ny kapacitet för kollektivtrafik genom optimering/omfördelning av befintlig infrastruktur blir även billigare än att skapa helt ny infrastruktur för kollektivtrafik.

Tiden är en viktig faktor vad gäller olika typer av åtgärder. Investeringar i infrastruktur har oftast lång avkastningstid och kommer framtida generationer till nytta. Dock tar de också längre tid att planera, genomföra och ge resultat. Beteendepåverkande åtgärder såsom informationsåtgärder och annan beteendepåverkan inom mobility management, är relativt billiga, tidseffektiva och resultatet visar sig en kort tid efter genomförande. Ett exempel på sådan åtgärd är den så kallade Jobba hemma-dagen där Gröna Bilister medverkar i kampanjen. Dock klingar effekten av exempelvis en informationskampanj av med tiden varför upprepade satsningar behöver göras löpande.

Fyrstegsprincipen – på riktigt

Gröna Bilister är starkt positiva till att fyrstegsprincipen successivt förstärks, liksom att denna plan så mycket betonar att förbättra befintlig infrastruktur, men många av de nya infrastrukturprojekt som ändå föreslås tycks ändå inte fullt ut ha genomgått en fyrstegsgranskning.

De remissvar på planen som inkommit från kommuner och landsting går vanligen direkt på förslag om ny infrastruktur, till stor del nya vägar. Därmed står det klart att fyrstegsprincipen inte alls vunnit allmänt gehör, och Trafikverket bör ha i tydligt uppdrag att se till att den genomsyrar all planering.

Vi oroas också över att så lite av den forskning och utveckling som Trafikverket föreslår för framtiden faktiskt gäller de två första stegen, och att vissa möjligheter till samfinansiering för projekt inom de två första stegen tagits bort så att incitamenten för kommuner att föreslå «ny asfalt» förstärkts.

Stärk tillåtlighetsprövningen

Vi är mycket kritiska till att tillåtlighetsprövningen försvagas, så att regeringen i princip kan besluta om ett projekt, varpå en «förutsättningslös planering» startar, som regeringen senare själva kan välja om de vill tillåtlighetspröva eller ej.

Transportslagsfördelning

Vi välkomnar att viktiga stråk och noder för godstransporter identifieras, men betydligt viktigare – och entydigt negativt – är förslaget på fördubblade banavgifter från år 2014 till 2025. Det försämrar järnvägens konkurrenskraft allvarligt och försvårar den omställning i klimatsmartare riktning som riksdag och regering beslutat. Därtill är det förstas orimligt att först höja avgifterna, sedan eventuellt erbjuda ökad tillgänglighet.

Vi delar Trafikverkets betoning av vikten av god kapacitet och korta restider för långväga personresor på järnväg – samma sak gäller givetvis på godssidan. Här bedömer vi att eldrivna järnvägstransporter bör stimuleras ytterligare, bortom vad planen föreslår. Det får också tydligt positiva återverkningar på personbilssidan, som slipper trängas med lika många lastbilar på vägarna.

Ökad kollektivtrafik behöver ökad kapacitet, och det är i hög utsträckning lokalt arbete för kommunerna (t.ex. busskörfält, signalprioritering), men i planen ingår delfinansiering från Trafikverket, bl.a. för trimningsåtgärder till kollektivtrafiken. Det är dock bara drygt 200 miljoner kronor per år, vilket är klart otillräckligt.

Öka forskningsanslagen

Trafikverkets stöd till forskning och innovation är särskilt viktigt i den omställningstid vi nu befinner oss i. Därför är vi skeptiska till att Trafikverket reducerar dessa anslag under första delen av perioden.

Många remissvar från branschorgan och intresseorganisationer önskar en specifik inriktning på detta forskningsstöd. Vi har ett annat perspektiv. Trafikverket bör söka efter största samlade nytta utifrån de trafikpolitiska målen, och bör i större utsträckning utgå ifrån funktioner, där man inte bryr sig om vilket transportslag som används utan ger stor frihet att uppnå en nytta på olika sätt. Slutligen önskar vi att en större del av forskningen avser beteenden; fokus är för starkt på tekniska lösningar.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann