

Naturskyddsföreningens inspel till Trafikverkets inriktningsplanering för 2018-2029

Inriktning

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att nå klimatmålet, vilket också är av stor vikt för den ekonomiska utvecklingen. Därför måste klimatmålet vid en konflikt vara överordnat andra transportpolitiska mål och klimatscenariot blir således huvudalternativet i inriktningsplaneringen. Trafikverket bör därav identifiera, beskriva och bedöma miljöpåverkan vid planering och genomförande av planen i syfte att ge förutsättningar för ett hållbart transportsystem. Eftersom förhållanden i omgivningen förändrats behövs också riktade miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. I arbetet ska fyrstegsprincipen följas.

Det är viktigt att Trafikverkets framtidsprognoser är trovärdiga och inkluderar samhälls viljeinriktning om att minska klimatutsläppen. Det mesta tyder på att färre unga personer tar körkort och då senare i livet, färre bilar köps och allt fler flyttar in till städer med fungerande kollektivtrafik.

För att nå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 kommer det inte att räcka med effektivare fordon, fartyg och flygplan, ökad andel förnybar energi och elektrifiering av vägtransporter. Det kommer även att krävas en förändrad inriktning i utvecklingen av samhälle och infrastruktur, det vill säga ett mer transportsnålt samhälle. Således måste bilens dominans i transportsektorn brytas, genom bland annat fysiska åtgärder som gynnar järnväg, kollektivtrafik och cykling.

På samma sätt är det nödvändigt att minska lastbilstransporterna genom överflyttning till järnväg och till en renare och på sikt fossilfri sjöfart. För att inte järnvägen ska tappa konkurrenskraft får inte banavgifter höjas ytterligare om inte de konkurrerande transportslagen, flyg och lastbilstransporter, innan åläggs en rimlig kostnad för sina klimatutsläpp genom vägslitageskatt respektive flygskatt.

Det krävs tuffa styrmedel för att åstadkomma förändring i transportsektorn. De åtgärder och styrmedel som har beslutats fram till i dag är långt ifrån tillräckliga för att åstadkomma nödvändiga utsläppsminskningar av klimatgaser. Naturskyddsföreningen vill således ge förslag på styrmedel som bidrar till att minska klimatutsläppen. Mer information och förväntade effekter av styrmedelsförslagen finns att tillgå [här](#).

Styrmedel

- Inför ett Bonus/malus-system.
- Inför kvotplikt som innebär att alla fossila drivmedel ska vara borta år 2030.
- Tillåt bara supermiljöbilar som förmånsbilar.
- Ändra reseavdraget så att det blir transportslagsoberoende och avståndsbaserat.
- Inför en avreseskatt för både för inrikes- och utrikesflyg.



- Höj momsen för inrikesflyget.
- Slopa stödet från kommuner till flygplatser.
- Inför en vägslitageskatt för lastbilar.
- Tillåt cykel på tåg.
- Sänk tågens banavgifter.
- Låt den svenska inrikessjöfarten betala koldioxidskatt.
- Koldioxidbeskatta arbetsmaskiner utan undantag.
- Höj kraftigt koldioxidskatten.

Anslag

I den nuvarande nationella planen för transportsystemet satsas nästan dubbelt så mycket på underhåll av bilvägar, jämfört med järnvägsunderhållet. Cykelbanorna får inte ens en procent av budgeten, trots att var tionde resa i Sverige sker på cykel. Ska det på allvar bli lättare att välja miljövänliga transporter och undvika klimatkaos, måste politikerna satsa mer på cykel och tåg än vad som görs i dag.

Torts regeringens senaste satsningar på järnvägsunderhållet fattas det fortfarande 2 miljarder per år för att järnvägsunderhållet ska nå den nivå på 10 miljarder som krävs för att minska på förseningar, trasiga tåg och dåliga kontaktledningar.

För att öka järnvägens kapacitet för kort- och långväga persontrafik samt för godstransporter måste järnvägsnätet också byggas ut. Kostnadsuppskattningarna i Kapacitetsutredningen skulle kunna tolkas som en överslagsräkning av vad det skulle kosta att göra en storsatsning på järnväg. Klimatpaketet anges som summan av de övriga storstads-, person- och godspaketet. Utredningen pekar på blygsamma 40 miljarder extra till 2021, 280 miljarder med viss dubbelräkning 2022-2025 och 350 miljarder 2026-2050. Det är knappt 20 miljarder per år. Om man skulle dubbla takten till 40 miljarder så skulle järnvägen i så fall vara rejält utbyggd till 2030. Till detta kommer drift och underhållskostnader på 10 miljarder per år.

Dagens anslagsnivå till cykelinfrastruktur är alldeles för liten. Ungefär var tionde resa i Sverige sker med cykel, men cykelbanorna är dåligt planerade, skyltade eller underhållna. Idag går mindre en procent av Sverige nationella infrastrukturpengar till cykel. Det är för lite. Cykeln är värd en miljardsatsning per år.

Ompröva nu gällande plan

De trafikprognoser som nuvarande plan bygger på är mot bakgrund av den förväntade transportutvecklingen inte trovärdiga och bör omgående revideras för att kunna ligga till grund för en ny nationell transportplan. [Här finns mer information.](#)

För Naturskyddsföreningen

Niklas Englund

Sakkunnig

niklas.englund@naturskyddsforeningen.se