



Regeringen  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm  
Att. [gunvor.persson@enterprise.ministry.se](mailto:gunvor.persson@enterprise.ministry.se)

Uppsala den 24 oktober 2009

**Remissvar från Gröna Bilister: Nationell plan för transportsystemet 2010-2021  
(N2009/6374/IR)**

**Sammanfattning**

Gröna Bilister är positiva till den sektorsövergripande approach som kännetecknar förslaget till handlingsplan, framtagen av de fyra trafikmyndigheterna i samverken. Därmed har varje verks tendens att favorisera sitt eget transportslag i viss mån motverkats. Dock saknas fortsatt ambitiösa, genomtänkta och konkreta upplägg för att minska det totala transportbehovet.

Planen innebär en fortsatt alltför hög klimatpåverkan från transportsektorn, där investeringarna i ny infrastruktur endast minskar utsläppen med 0,014 miljoner ton netto, en tiondels procent år 2020. Det strider mot såväl Sveriges klimatmål som regeringens mål om fossilbränslefria transporter till år 2030. De måttliga klimateffekter som trots allt uppnås är huvudsakligen en följd av en ganska kraftigt ökad beskattning av fossila drivmedel och införande av kilometer-skatt för lastbilar. Utifrån att de styrmedel regeringen i nuläget presenterat är mycket svagare än vad som anges i grundförutsättningarna, finns en risk att klimatpåverkan blir än mycket högre än vad som beräknas. Därför behövs kompletterande utsläppsminskande åtgärder på andra områden än beskattning.

Flertalet stora infrastrukturprojekt i planen är väl kända sedan tidigare, men några av dem, såsom Förbifart Stockholm, har ändå inte behandlats på ett tillfredsställande sätt. Flera projekt riskerar att cementera fast ett fortsatt bilberoende, och många angelägna järnvägsprojekt ligger utanför huvudalternativets budgetram. Detta beror delvis på regeringens nya krav på att investeringar väg/järnväg ska fördelas 50/50, vilket kraftigt ökar väginvesteringarna jämfört med tidigare, för oss i fel riktning jämfört med klimatmålen vi har att uppnå och innebär att regeringen inte neutralt kan bedöma nyttan av varje projekt.

Satsningarna på kollektivtrafik, gång och cykling är glädjande, men innebär inte någon väsentlig höjning av deras andelar av trafikflödet, vilket bör korrigeras. Inriktningen bör också tydligare vara att underlätta för bilister att låta bilen stå.

## Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av den framtida infrastrukturen i landet, liksom de grundläggande principer och styrmedel som gäller för infrastruktursatsningar. Gröna Bilister betonar infrastrukturplaneringens betydelse för att uppnå de för oss och för samhället mer generellt prioriterade miljö-, trafiksäkerhets-, tillgänglighets- och jämställdhetsmålen.

Vår utgångspunkt skiljer sig från andra, mer traditionella bilistorganisationer i det att vi menar att flertalet bilister ofta tar bilen därför att inget annat vettigt alternativ står till buds, och att många bilister gärna skulle avstå från en stor del av bilresorna om det vore praktiskt möjligt. Därmed ser vi stora delar av satsningarna på t.ex. kollektivtrafik och cykel som gynnsamma också för den gröne, framtidsinriktade bilisten.

Vi har såväl i tidigare remissvar som i flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur infrastrukturplanering bör utformas dels generellt, dels mer specifikt för olika delar av landet. Bl.a. har vi specifikt redogjort för våra förslag till utformning av trängselskatter/avgifter och till åtgärdsprogram för att uppnå de av EU och staten beslutade och bindande miljökvalitetsnormer. Vidare har vi granskat en lång rad kommuner i regionen inom ramen för våra kommungranskningar.

Vi fokuserar i detta remissvar på de delar som främst berör bilismen, vilket dock inkluderar all satsning på kollektivtrafik, gång och cykel som leder till ett minskat behov att använda bilen.

## Övergripande mål

I planförslaget redovisas en stor mängd mål för transportplanen, flertalet kända sedan tidigare men några angivna av regeringen såsom speciella utgångspunkter för just detta planarbete. Flertalet mål är vart och ett för sig invändningsfria, men vad som händer när olika mål står mot varandra klargörs inte, då det inte finns någon egentlig målhierarki.

Den första meningen i remissversionen lyder ”Transporter har inget egenvärde, utan är ett medel för att uppnå hållbar utveckling och tillväxt”. Vi väljer att se detta som ett övergripande mål; att säkerställa en minimering av onödiga och oönskade transporter. Detta har dock inte tillräckligt genomsyrat planen.

I inledningen anges också att som övergripande mål att ”Klimatförändringarna ställer krav på att minska förbrukningen av fossila bränslen, på att transporterna måste vara resurseffektiva och säkra samt att samhället organiseras så människor och gods når sina destinationer så transportsnålt som möjligt. Andra negativa effekter, som till exempel buller, utsläpp av kväveoxider och hälsofarliga partiklar, intrång och barriäreffekter behöver också minimeras. Det är därför viktigt att trafikslagen samverkar och kompletterar varandra så att de minst miljöbelastande alternativen blir praktiskt tillgängliga och kan utnyttjas maximalt. Det leder också till synergieffekter som ökar samhällsnyttan av infrastruktursatsningarna.” Vi är starkt positiva till denna inriktning, som vi menar i mycket högre grad bör genomsyra det slutliga dokumentet.

Som regeringens övergripande mål anges att ”bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag. I fokus är kommunikationer som utgår från resenärers, företags och samhällets behov och som samtidigt är förenliga med klimat- och miljökvalitetsmål.” Vi menar att

regeringens inriktning på att bryta utanförskapet inte bör avgränsas till att enbart handla om fler jobb i fler och växande företag, särskilt inte i ett förslag om den framtida transportpolitiken. Utanförskap på transportområdet bör i minst lika hög grad handla om hur samhället idag i hög och ökande utsträckning är byggt för den som transporterar sig med bil, medan den som frivilligt eller av t.ex. ekonomiska skäl eller p.g.a. ett funktionshinder inte har egen bil ofta befinner sig i ett utanförskap. Det gäller t.ex. för vardagsärenden som att handla, där externa köpcentra slagit ut innerstadshandel och gjort det svårt att vara utan bil, och för kontakt med andra människor i glesbygd, där en alltför dåligt utbyggd kollektivtrafik gör att den som inte har bil lätt blir isolerad och utanför.

Både regeringens uppdrag om åtgärdsplaneringen och trafikverkens modell anger att åtgärderna bör analyseras enligt fyrstegsprincipen. Principen innebär att i första hand ska undersökas åtgärder för att påverka transportbehovet och val av transportsätt, till exempel åtgärder för att öka andelen kollektivtrafik och gods på järnväg. I andra hand ska undersökas åtgärder för att använda befintliga anläggningar och fordon mer effektivt, exempelvis styra trafik så att trängsel undviks. Härefter ska undersökas åtgärder för begränsad ombyggnad. I sista hand ska undersökas större ombyggnader, nyinvestering i infrastruktur med mera (ur miljökonsekvensbeskrivningen). Vi bedömer att åtskilliga av de projekt som ingår i planen men som ”ärvt” från andra organ, har börjat i motsatt ände, framför allt på vägsidan, medan åtgärder för att minska det totala transportbehovet nästan helt lyser med sin frånvaro.

Som ett övergripande mål ingår också regeringens planeringsdirektiv att minst 50 procent av de medel som är obundna i ramen för utveckling av transportsystemet ska gå till väginvesteringar. Vi är mycket kritiska till att regeringen på detta sätt styrt myndigheternas arbete och aktivt frångått fyrstegsprincipen samt försvårat uppnåendet av de beslutade miljö- och klimatmålen.

Gällande de nya transportpolitiska målen har Gröna Bilister tidigare lämnat utförliga och delvis kritiska synpunkter, som delvis är av relevans också för detta förslag. Vi hänvisar till detta dokument som finns på vår webbplats.

## Övergripande synpunkter

Gröna Bilister är mycket positiva till att denna plan är transportslagsövergripande, med ett samarbete mellan de fyra ansvariga sektorsmyndigheterna. En sådan samordning har vi länge efterfrågat, utifrån att vi bedömer att risken minskar för att varje myndighet ensidigt fokuserar på att maximera anslagen för den egna verksamheten. Därför är vi också mycket positiva till regeringens arbete med att slå samman stora delar av de berörda myndigheterna.

Vi menar dock att det fortsatt saknas en stark komponent av att minimera onödiga transporter och underlätta alternativ till resande. Det kan ske t.ex. genom distansarbete och moderna IT-lösningar och med ökad samordning av transporter. Om dessa möjligheter systematiskt utnyttjas kan det totala resandet minska kraftigt, särskilt i rusningstid, vilket minskar behovet av nya infrastrukturinvesteringar. Trots att detta diskuterats i åtskilliga år, har det fortsatt inte gett något verkligt avtryck i planeringen, och att det knappt finns med i förslaget till transportplan som sträcker sig ända till år 2021. Vi uppmanar regeringen att komplettera den kommande propositionen med en omfattande och konkret del om minskningar av transportbehovet.

## Antaganden

I en underlagsrapport presenteras dels vilka antaganden som ligger till grund för förslaget, dels hur alternativa antaganden påverkar utfallet. Vi vill särskilt fästa uppmärksamheten på följande delar:

- **Effekterna av ett mycket snabbt stigande oljepris.** IEA:s nya prognos (2009) innehåller mycket allvarliga varningar om en snart förestående fysisk oljebrist på marknaden, kombinerat med ett oljepris som varaktigt ligger kring USD 150/fat redan om några år (räknat i dagens penningvärde). Planen utgår från ett oljepris som reellt sett inte ökar jämfört med de 62 USD/fat som gällde när den skrevs, en prisnivå som redan är överspelad (dagens USD 80/fat har inträffat trots en fortsatt djup lågkonjunktur och låg efterfrågan, vilket ger vid handen att en kraftig prisökning är att vänta när efterfrågan ökar). Inte heller i de alternativa scenarierna finns en så hög prisnivå med som ett alternativ, trots att det bör få stor påverkan på trafiken, som på gods- och flygsidan under större delen av planperioden nästan fullt ut bedöms vara oljeberoende. Regeringens kommande proposition bör justeras så att den utgår från den transportmängd som ett oljepris på i genomsnitt minst USD 100/fat, med alternativa scenarier för åtminstone USD 125/fat och USD 150/fat, eventuellt kompletterat med ett högkostnadsalternativ på USD 200/fat.
- **Brist på nationella styrmedel.** Efterfrågeprognosen baserar sig på skattehöjningar som ger ett höjt bensinpris med ca 38 procent 2006–2020 och ett höjt dieselpreis med ca 64 procent för samma period. vidare på flera förhållandevis kraftfulla klimatpolitiska styrmedel, i linje med EET-strategin. Regeringens hittillsvarande styrmedel har dock varit långt svagare, med en mycket försiktig skatthöjning på de fossila drivmedlen. Inte heller finns några förslag på kilometerskatt, som ingår som en grund för denna plan. Utifrån detta är det troligt att kraftfullare åtgärder för att minska vägtrafiken behövs, inklusive ökade satsningar på att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.
- **Brist på internationella styrmedel.** I planen förutsätts bl.a. att flyget på något sätt beläggs med ökade klimatrelaterade kostnader, troligen genom att de inkluderas i den handlande sektorn. Vi bedömer att försiktighetsprincipen är att föredra, innebärande att det bör tillkomma nationella åtgärder för att minska flygresandet i samma mån som de beräknade effekterna av skatter eller avgifter på flyget. Dessa åtgärder fokuserar lämpligen på en ökad satsning på järnvägen för de sträckor och avgångar som effektivast avlastar flyget.

Också effekten av ”Inga laddhybrider” bedöms och anges ha relativt små effekter för planen, helt enkelt eftersom laddhybridernas och elbilarnas andel av det totala transportarbetet är ganska liten även vid ett fullt genomslag enligt planen. Detta är viktigt för regeringen och andra instanser att ta till sig, eftersom den miljömässiga argumentationen för bl.a. Förbifart Stockholm till stor del baserar sig på argumentationen att huvuddelen av biltrafiken när leden är färdig består av elbilar och laddhybrider. Vi har tidigare visat att det inte kommer att förhålla sig på detta vis, och förutsätter att regeringen nu tar till sig detta och utifrån detta omvärderar projektet.

Effekten av ”Högre etanolpris” bedöms inte heller bli särskilt stor, troligen för att man underskattat mängden fordon som kan komma att konverteras till etanoldrift. Regeringen bör klargöra att den nuvarande skattebefrielsen för förnybara drivmedel gäller fullt ut till och med år 2013, och att det även därefter kommer att vara en betydande prisskillnad till de förnybara, klimateffektiva drivmedlens fördel.

Bland de möjliga förändringar som bedömts, saknas helt ett genombrott för t.ex. biodiesel och vätgas/bränsleceller. Inte heller bedöms en snabbare minskning av transportefterfrågan pga. nya tekniska lösningar. Regeringen bör inför sin proposition ta fram sådana beräkningar.

## Klimatpåverkan

Vägsektorns koldioxidutsläpp står för den helt dominerande delen av utsläppen från trafiken i Sverige. Det är personbilarna som står för den största delen av utsläppen i dag, men personbilarnas utsläpp beräknas minska framöver. Den effektivisering som har antagits för lastbilar äts upp av det ökade trafikarbetet.

Regeringen skriver att de ekonomiska styrmedlen ska ge en sammanlagd minskning på två miljoner ton koldioxid, vilket för att nås troligen kräver en relativt stor höjning av skatten på bensin och diesel (detta anges också i underlagsrapporterna). Myndigheterna anger själva att situationen troligen blir värre än de antagit, eftersom ”de styrmedel, som kan påverka trafik-efterfrågan, som aviserats i närtid inte är så omfattande som förutsattes i EET-scenariot. Exempelvis ingen höjning av koldioxidskatten för bensin i närtid eller införande av kilometer-skatt för lastbilar.” Detta är en mycket allvarlig signal som regeringen måste ta till sig – de styrmedel som nu föreslås är alltså för svaga för att ens leda till de måttliga klimatvinster som anges i detta förslag till nationell plan.

Investeringarna i ny infrastruktur beräknas minska utsläppen med cirka 0,014 miljoner ton netto, eller cirka en tiondels procent år 2020. Personbilar och lätta lastbilar står för en ökning på cirka 0,12 miljoner ton, vilket främst anges bero på att ”väginvesteringarna leder till ny-genererat transportarbete”. Denna slutsats – att nya vägar ger mer trafik – har länge varit känd i forskar- och miljökreter, men har ifrågasatts av myndigheter och de traditionella bilistorganisationerna. Det är utmärkt att det nu så tydligt slås fast.

För lastbilar och sjöfart anges en minskning med knappt 0,10 miljoner ton, beroende på överflyttning av godstransporter till järnväg och att större fartyg genererar mindre utsläpp per transporterat ton.

Dessa minskningar är alltför begränsade och visar att planen i praktiken inte lever upp till den övergripande inriktning som regeringen slagit fast.

Enligt de kompletterande trafikprognoser sker totalt sett ingen ytterligare minskning av vägtrafikens koldioxidutsläpp till år 2040. Ökade utsläpp från lastbilstrafiken motverkar en fortsatt minskning av personbilarnas utsläpp. Detta är givetvis helt oacceptabelt, både ur klimatsynpunkt och gentemot regeringens uttalade mål att transportsektorn ska vara fri från fossil koldioxid till år 2030. Regeringen bör i sin proposition presentera förslag som gör att detta faktiskt kan uppnås.

## Buller

I planförslaget satsas 1,4 miljarder kronor på bulleråtgärder, hälften på väg och hälften på järnväg. Därmed beräknas cirka 50 000 personer som idag utsätts för bullernivåer som överskrider riksdagens riktvärden med 10 dBA, skyddas mot negativa hälsoeffekter på grund av höga trafikbullernivåer i sina bostäder. Åtgärder görs även för att minska bullret vid cirka 500 loka-

ler för vård, skola och barnomsorg. Därutöver anges att ”stor potential att minska antalet bullerutsatta har dessutom sektorarbetet med gränsvärden för fordon och däck”.

Vi är mycket positiva till att bullerfrågan fått en så pass framträdande roll i förslaget, vilket starkt kontrasterar mot bl.a. den nyligen remitterade länsplanen för Stockholms infrastruktur till 2021. Som komplement till vad som föreslås, skulle vi vilja se en mer glidande skala gällande bulleråtgärder, som idag antingen bekostas helt av offentligheten eller inte alls. I lägen där bullernivåerna inte är över rikvärdena, men ändå klart störande, bör en delfinansiering av bulleråtgärder kunna erbjudas. Vidare vill vi stärka verksamhetsutövarens ansvar för bulleråtgärderna och bedömer att en stor del av den bullersatsning som staten nu avser genomföra, egentligen bör bekostas av de transportslag som åstadkommer bullret. När källan är diffus, såsom med personbilstrafiken, kan alla bilar åläggas en viss bullersaneringsavgift på bränslepriset. Detta bör regeringen uppdra att utredas.

Vi förutsätter att regeringen återkommer med förslag till gränsvärden för fordonsbuller, utifrån att EU i nuläget överlämnat denna fråga till FN-organ vars riktlinjer är alltför svaga och leder till alltför bullerstörda miljöer. EU bör återta ansvaret för frågan och utarbeta riktlinjer liknande de som nyligen tagits fram för däck.

## Ekonomi

I förslaget ökar körkostnaden för personbilar med 0,7 procent från 2006 till 2020, och minskar med 12 procent från 2006 till 2040. Om inga nya styrmedel ingår, sjunker körkostnaden med 10 procent till 2020 och med 20 procent till 2040. Den ekonomiska tillväxten under samma period gör att andelen av den disponibla inkomsten som åtgår till körkostnader minskar snabbt, så att ekonomi alltmindre begränsar hur mycket vi väljer att ta bilen. Detta förstärks av introduktionen av elbilar och laddhybrider som för vardagsbruk har en närmast försumbar rörlig kostnad.

Utifrån detta bedömer vi att körkostnaderna behöver öka ytterligare, för att inte få en ökning av onödig trafik som försvårar för de som faktiskt behöver ta bilen. Vi föreslår att detta utformas så att det blir särskilt dyrt att ta bilen på tider och i områden där de negativa klimat-, miljö- och trängseffekterna är särskilt allvarliga, medan de som tar bilen i glesbygd där inget alternativ erbjuds betalar mindre. Trängselavgifter i reviderad form är ett utmärkt sådant styrmedel, liksom intelligent utformade och varierande kilometerskatter.

I planen förutsätts en ökad medfinansiering för bruk av delar av vägnätet. Vi är positiva till detta, givet att det inte innebär ett ökat bygge av vägar som inte bedöms vara samhälls-ekonomiskt lönsamma, att de prioriteringar som beslutas nationellt fortsatt gäller och att medfinansieringen får en starkt miljöstyrande utformning.

## Trafiksäkerhet

I förslaget anges att ”Regeringens förslag till långsiktigt mål är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.” Det är precis så som vi vill ha det, men det är tyvärr inte vad riksdag och regering beslutat. Målet, inklusive ”Nollvisionen”, avser endast de som dör och skadas *i* trafiken, medan de mångfalt fler som dör och skadas *av* trafiken exkluderas. Årligen bedöms enligt bl.a. Sika ca 2 500 dö av trafikens hälsopåverkande utsläpp (främst partiklar), buller etc., medan knappt 500 dör i trafikolyckor. Förslaget utgår i praktiken också enbart ifrån önskan att minska dödligheten *i*

trafiken, inte dödligheten *av* trafiken. Det är en oförsvarbar inskränkning av alla människors lika värde – man är inte mindre värd för att man drabbas av bilens avgasrör än om man drabbas av bilens kofångare.

Olycksrisken minskar väsentligt om vi gör det realistiskt och attraktivt att ställa bilen till förmån för kollektivtrafik eller distansarbete. Också satsningar på minskad trängsel ger färre trafikolyckor, vilket bl.a. uppföljningen av Stockholmsförsöket med trängselavgifter visat.

Vi uppmanar regeringen att begära en fullständig översyn av trafiksäkerhetsarbetet så att det fullt ut inkluderar de som dör och skadas *av* trafiken, och så att det fullt ut bedömer alla former av åtgärder för minskad dödlighet utifrån kostnadseffektivitet.

## Transportarbete

Med de styrmedel som antas införas under planperioden, växer det totala persontransportarbetet med 14 procent mellan 2006 och 2020. Med mer begränsade styrmedel växer det med hela 22 procent, med mer bilanvändning men jämförelsevis mindre spårtrafik och mindre busstrafik i absoluta termer. En sådan ökning är helt oacceptabel även om den sker med klimatsmartare transportlösningar, eftersom trängsel, trafikolyckor, barriäreffekter och behov av infrastruktur består. Regeringen bör inför propositionen begära att förslaget utgår ifrån en nolltillväxt för persontransportarbetet.

Investeringarna i planförslaget *i sig* leder till att trafiken år 2020 blir två miljarder personkilometer, eller knappt två procent, större än den annars skulle ha varit. Spårtrafiken ökar med fyra procent medan resor med personbil ökar med en procent, vilket dock ändå är mer än spårtrafiken i antal kilometer. Den största procentuella ökningen med planen står det tågresande för som är kortare än tio mil. Den största absoluta ökningen står bilresor kortare än tio mil för. Detta innebär att planen inte alls lever upp till de utgångspunkter som regeringen angivit och planen bör arbetas om så att personbilstrafiken inte ökar utan tvärtom minskar, med de redan idag onödiga bilresorna i fokus.

Med planförslaget förstärks också trenden med allt längre arbetsresor, mer än jämfört med en ”nollnivå” och ännu mer om den utökade ramen beviljas. Ökningen är särskilt markant i storstadsregionerna, allra mest i Stockholm/Mälardalen. Planen bör arbetas om med en annan och mer ifrågasättande grundsyn på regionförstoring och långväga arbetspendlande. Arbetspendlandet bör också minska med ökade konkreta satsningar på distansarbete.

## Kollektivtrafik

I förslaget anges att kollektivtrafikandelen till år 2020 väntas öka från en andel på 26 procent till knappt 27 procent. Det är en klart otillräcklig ökning, som innebär att en mindre förskjutning av någon variabel räcker för att andelen som åker kollektivt ska minska. Vi föreslår regeringen att återkomma med en proposition där styrmedel och infrastruktursatsningar leder till en beräknad kollektivtrafikandel på 35 eller 40 procent.

Taxorna i kollektivtrafiken antas vara oförändrade under perioden 2006–2020. Vi menar att kollektivtrafiken på sina håll bör göras billigare, men att det viktigaste inte är att sänka priset utan öka attraktiviteten i form av ökad turtäthet, snabbare resor och ökad bekvämlighet. Detta är särskilt viktigt för att få vanebilister att åka kollektivt.

Kollektivtrafikens utbyggnad diskuteras främst i bilaga 7. I de övergripande riktlinjerna anger regeringen att ”En utvecklad kollektivtrafik ger ökade möjligheter till gagn för såväl individen som näringslivet samtidigt som klimatpåverkan reduceras. Kollektivtrafiken behöver vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.” Vi delar denna inriktning, men menar att fokuseringen på personer med funktionsnedsättning är för ensidig och dessutom inte skett med beaktande av de målkonflikter det kan innebära t.ex. i form av längre uppehåll på hållplatser, vilket minskar kollektivtrafikens attraktivitet för andra grupper. Om personer med funktionsnedsättning upplevs sinka kollektivtrafiken, förstärks stigmatiseringen också av denna grupp. Regeringen bör därför i sin proposition återkomma med preciseringar innebärande att fokuseringen på personer med funktionsnedsättning inte får ske på sådant sätt att kollektivtrafikens tidpassning eller restid försämras.

I förslaget anges att ”Specifika satsningar bör genomföras för att öka kollektivtrafikens attraktivitet främst inom följande kundgrupper: befintliga resenärer som kan lockas att resa mer, ungdomar, bilister som utan hinder skulle kunna åka kollektivt”. Dessa tre grupper omfattar praktiskt taget alla i samhället och är därmed till mycket liten nytta.

Vi föreslår att fokuseringen från statens sida begränsas till bilister som utan hinder skulle kunna åka kollektivt, eftersom klimatnyttan är stor här samtidigt som det troligen krävs åtgärder från statens sida för att satsningen ska ge resultat (medan satsningar på att få befintliga resenärer att åka mer i högre grad kan anses vara kollektivtrafikens ensak). Bland de åtgärder som regeringen bör överväga att föreslå i propositionen är ett trafikslagsneutralt reseavdrag, skärpt kontroll av förmånsbeskattning av p-förmån på arbetsplatsen, skärpt kontroll av avdrag för resa till och från jobbet och höjd beskattning av förmånsbilar. Därtill bör punktvisa insatser göras, som kampanjer där skrotning av bilen belönas med busskort. De förslag på ett 80-tal nya och befintliga pendlingsparkeringar som finns i förslaget ställer vi oss helt bakom, liksom förslagen på kollektivtrafikkörfält.

## Godstransporter

Godstransportarbetet väntas växa i ungefär samma takt som de allra senaste åren, men långsammare än i början av 2000-talet. För lastbil med 20 procent 2006–2020, för järnväg med 7 procent och för sjöfart med 14 procent. Enligt prognosen växer järnvägstrafiken långsammare än under senare år, främst för att inga investeringar i ny infrastruktur har antagits efter år 2010 och att det redan i dag finns kapacitetsbrister i järnvägsnätet. Prognosens antaganden om kilometerskatt höjer kostnaderna för lastbilstrafiken, vilket leder till att lastbilstrafikens ökning dämpas till 20 procent mot 23 utan nya ekonomiska styrmedel.

Med planförslaget ökar järnvägens transportarbete med cirka två miljarder tonkilometer, samtidigt som lastbilstrafiken och i viss mån sjöfarten minskar. Ökningen på järnväg skulle bli ännu större om kapaciteten i järnvägssystemet förbättras på flera stråk; nu föreslår förbättringar bara på ett begränsat antal sträckor.

Vi menar att regeringens inriktning på 50/50 i fördelningen investeringsmedel mellan väg och järnväg är en huvudorsak till att investeringarna – och därmed omflyttningen – inte blir mer omfattande. Det förstärks av att ett antal mycket stora järnvägsprojekt som Citybanan och Citytunneln slukar en mycket stor del av de samlade resurserna som finns tillgängliga för järnväg, samt att järnvägsutbyggnaden varit eftersatt under många år. Regeringen bör därför lämna sin finansieringsmodell och säkerställa att en ökad andel går till järnvägsutbyggnad,



innebärande att huvuddelen av de projekt som finns i den utökade ramen genomförs även inom en normalram på bekostnad av ett antal vägprojekt.

Därutöver bör regeringen snarast återkomma med konkreta förslag till kilometerskatt för lastbilstrafik. Frågan behöver inte utredas mer utan är redo för beslut om införande, och varje försening innebär ytterligare öknningar av lastbilstrafiken, med förvärrad klimatpåverkan och ökad trängsel på vägarna.

## Cykel och gång

Gång- och cykeltrafik är helt utsläppsfria transportslag som dessutom leder till bättre hälsa och minimerar behovet av ny asfaltering, helt i linje med fyrstegsprincipen. Därför är det glädjande att de fått betydligt mer utrymme än i tidigare långtidstransportplaner, även om vi önskar en ytterligare förstärkning i kommande proposition.

I avsnittet ”Önskvärda funktioner i transportsystemet”, underrubriken ”Dagliga resor till och från arbete/inköp/service”, har gång och cykel en central roll. Men det leder inte till särskilt mycket konkreta förslag i form av investeringar eller projekt, till stor del för att gång och cykel felaktigt ses som en närmast enbart kommunal angelägenhet. Det mest konkreta som föreslås är en satsning på turistcykling Skåne–Göteborg (Kattegattleden). Vidare anges att det ska finnas ”Goda möjligheter att kombinera cykelresor med kollektiva färdstätt”, men det konkretiseras inte. Så bör ske i propositionen.

I planen anges att ”Det finns brister i infrastrukturen som minskar möjligheterna att genomföra kortväga resor med cykel. Bristerna består främst i att det inte finns cykelvägar eller cykelkörfält samt bra möjligheter till cykelparkering vid större bytespunkter.” Bedömningen är delvis riktig, även om också t.ex. svårigheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken är en del av problemet. Men viktigare än att fokusera på de fysiska bristerna är att fokusera på varför så många väljer bort cykeln även där brister i infrastrukturen inte är avgörande. Här är en förändring av de ekonomiska villkoren för bil gentemot cykel avgörande. Vi önskar bl.a. se att reseavdrag för cykel införs på samma sätt som för bil, att arbetsgivare kan ge en verklig cykel som skattefri löneförmån på samma sätt som t.ex. ett gymkort och en skärpning av kontrollen av redan gällande lagstiftning om krav på beskattning av förmånen av fri parkering på jobbet, etc.

Planen anger att ”I en stor andel av landets tätorter är varannan bilresa kortare än fem kilometer. En överflyttning av så många av dessa bilresor som möjligt till gång- och cykelresor ger goda och mätbara effekter för såväl folkhälsan och miljön som framkomligheten. Störst potential finns i resor för arbetspendling”. Vi delar denna inriktning och föreslår att regeringen i kommande proposition anger hur arbetspendlingen ska kunna ske annorlunda och mer miljöanpassat i framtiden.

Vidare anges att ”Dessutom bör kombinerade resor med cykel och tåg eller buss underlättas. Antingen genom att göra det möjligt att cykla till stationen/hållplatsen och därefter ta med cykeln på tåget/bussen, eller genom att cykla till stationen/hållplatsen, parkera cykeln där och åka vidare med tåget/bussen, utan cykeln. Båda dessa typer av kombinerade resor ska stimuleras och underlättas.” Vi är även här positiva till skrivningen, men saknar konkreta förslag till åtgärder för att komma till rätta med problemet.

I åtgärdsplanen anges att ”Cykelvägarna ska vara jämna och behagliga att cykla på och inbjuda till ett ökat cyklande bland vuxna och barn.” Denna inriktning avvisar vi, utifrån att det är av

mycket större betydelse att cykelvägen minimerar tidsåtgången för arbetspendlare än att den upplevs som inbjudande. Att de båda målen kan stå i direkt konflikt med varandra har tydligt framkommit i samband med Stockholms målade cykelstråk mitt i trafikerade gator, med låg trivsel men hög effektivitet.

För ökad säkerhet och trivsel vill vi bättre separera cykel- och gångtrafik, vilket också ökar genomsnittshastigheten på cykel. Snabbgående EU-mopeder (45 km/h innan trimning, enligt Vägverket är en mycket hög andel trimmade och kan gå väsentligt fortare) bör också avskiljas från cykeltrafik där så är möjligt.

Vidare anges att ”Den enskilt viktigaste åtgärden är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklister”. Vi är förvånade att ett så kategoriskt påstående inte alls beläggs, särskilt som vi inte tror att det stämmer – bättre lönsamhet och ökade motiv att avstå från att ta bilen är viktigare. Vidare tror vi att opinionsarbetet är viktigt och har därför själva lanserat kampanjen Inte Bilen Under Milen.

I planen satsas 950 miljoner kronor på cykelåtgärder, vilket bland annat innebär att cirka 50 mil ny cykelväg anläggs längs det nationella vägnätet under planperioden. Dessutom ingår att förbättra möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framförallt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter. Vidare ingår byggandet av några gång- och cykelportar samt medel för skyltningsåtgärder. Vi ställer oss bakom dessa satsningar, men påminner regeringen om att det mest avgörande är att det blir mer lönsamt att ta cykeln och tydligare olönsamt att ta bilen.

## Resfria lösningar

I åtgärdsplanen anges att Vägverket och Banverket ska ”verka för alternativ till resor”. Denna inriktning saknar vi dock nästan helt i planförslaget. Vi har i andra sammanhang i detalj presenterat våra förslag till hur det totala resandet kan minska, bl.a. genom:

- **Resfria möten** (telefonmöten, videokonferenser, etc.). Samtliga statliga myndigheter och bolag bör åläggas att minst 50 % av alla möten ska vara resfria, och regeringen bör utreda om någon form av stimulans kan ges för den privata sektorn.
- **Stimulerat distansarbete**. Samtliga statliga myndigheter och bolag bör åläggas att erbjuda distansarbete en dag i veckan för all fastanställd personal, eller skriftligen motivera varför detta inte är möjligt, och regeringen bör utreda om någon form av stimulans kan ges för den privata sektorn.
- **Ändrad stadsplanering**. Planeringen av våra städer bör utgå ifrån värdet av att minska onödigt resande.

## Personbilar

Denna åtgärdsplanen fokuserar inte på fordonsutveckling, men under ”Utveckling och användning av fordon” anges ändå att Sverige bör ”ta fram kunskap om effektiva styrmedel som främjar en utveckling för energieffektivare trafiksäkra bilar. Exempel på sådana styrmedel kan vara koldioxidbaserade förmånsvärden, fordonsskatter, lagkrav på alkolås eller dylik, stöd för

köpare av fordonsflottor (bland annat förmånsbilar, firmabilar, hyrbilar) att göra energieffektiva och säkra bilval, stödja bilförsäljare med kunskap”.

Gröna Bilister har i andra sammanhang lyft fram bl.a. följande:

- Bonus-malus-system för fordonsbeskattning, utifrån fordonets fossila CO<sub>2</sub>-utsläpp
- Skärpt miljöbilsdefinition, snarast till 100 g CO<sub>2</sub> för fossilbränslebilar och 60 g fossil CO<sub>2</sub> för bilar som framförs på förnybara drivmedel, därefter fortsatt skärpning, kompletterat med krav på att huvudsakligen framförs på ”rätt” drivmedel
- Förmånsbeskattning utifrån fossil CO<sub>2</sub>
- Skärpta nationella och lokala upphandlingskrav för transporttjänster
- Ökad andel bibränsle i fossil bensin och diesel
- Stöd för efterhandskonvertering till biogas-, etanol- och eldrift
- Säkerställande att elbilar framförs på 100 % förnybar el
- Lagstiftning om stopp för nyförsäljning av fossilbränslebilar 2015

Dessa förslag återfinns i dess helhet i tidigare remissvar och rapporter.

## Regioner

Trots att Sverige av allt att döma står inför att landsting och län slås samman till större regioner, utgår planen helt ifrån dagens länsindelning. Många av åtgärderna som föreslås på länsnivå förefaller också vara direkt hämtade från länsstyrelsernas önskelistor, som sinsemellan är mycket olika, tycks ha utgått ifrån olika behovsprioriteringar och inte ger någon bra samlad transportlösning. Särskilt kritiska är vi mot Skånes förslag på prioriteringar, som nästan helt fokuserar på förslag som ökar tillgängligheten till Sturups och Helsingborgs flygplatser.

En förändring till större regioner innebär också förändringar i arbetsmarknad, pendling etc, varför det är en betydande brist att planförslaget ger en så ensidigt positiv bild av regionförstoring. Regeringens proposition bör innehålla en mer balanserad bild, där de negativa effekterna av regionförstoringen uppvägs med andra åtgärder.

## Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på denna skrivelse och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar gentemot det av finansdepartementet framförda förslaget.

*För Gröna Bilister*

Mattias Goldmann