Remissvar TRV2011/17304
Trafikverket

Remissvar från Gröna Bilister 20 mars 2012

Remissvar på

Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

– förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050

Sammanfattning

Det var med förhoppning Gröna Bilister tog del av utredningen. Ordet ”kapacitetsutreding” leder ju tankarna till ekonomiska, sociala och naturgivna förutsättningar som grund för analys och planering. Insikten om att jordens resurser är begränsade och att gårdagens trender måste ersättas med andra är ju nu närmast allmän egendom.

De senaste åren har vi börjat se en förändring av transportarbetet, inte minst för lätta fordon. Det höga oljepriset och EUs krav på bilindustrin har lett till energiförbättringar av aldrig tidigare skådat slag. Vårt tågresande/pendlande har ökat på ett historiskt aldrig tidigare skådat slag. IT ger oss möjligheten till flexibelt resande, vilket skapar möjlighet till hemarbete och en möjlighet att optimera resandet.

Vi blev ordentligt besvikna, och bestörta över att ett underlag presenteras som närmast vilseleder kring möjligheterna för framtiden. Eftersom vi vet att Trafikverket samtidigt arbetar med scenarior som innebär en minskning av transportarbetet antar vi att regeringens direktiv inte gett verket något alternativ.

Utredningen visade sig påminna om de utredningar som gjordes innan 2008 när oljepriset var lågt, och trafikarbete sågs som närmast synonymt med välfärdsutveckling.

Vi menar att utredningen har så stora brister att den inte får ligga som grund för kommande infrastrukturplanering och därför bör ges reviderade direktiv, återremitteras och moderniseras. Den är farlig för Sveriges utveckling.

Gröna Bilister
Box 7070
103 87 Stockholm
Tfn 018-320 220
e-post: kansliet@gronabilister.se
Postgiro 32 34 83-8
Org. nr. 802400-0674
www.gronabilister.se

Våra kommentarer i sammanfattning:

- Klimatfrågan finns endast med implicit. Gröna Bilister är säkert inte ensamma om att anse att även jordens förmåga att ta emot klimatgaser är ett kapacitetsproblem. Miljöfrågan bör föras fram strategiskt, och borde ha varit en bärande del av regeringens direktiv.
- Utredningen bygger på antaganden och modeller som vi och många med oss betvivlar korrektheten i. Genom att dessa grundantaganden får stå oemotsagda blir utredningens slutsatser farligt konservativa.
- Utredningen utgår från ett oljepris på 115 dollar fatet 2030-2050. Vi betvivlar detta, och delar IEA:s syn att dagens pris på drygt 120 dollar fatet framgent kommer att ses som en mycket låg nivå.
- Ett av utredningens antaganden är om en ökning av biltransportarbete på 67% på de 38 åren till 2050. Ser man på de senaste tio åren med en ökning på 0,8% per år i genomsnitt verkar utredningens siffror våldsamt överdrivna. Väger man dessutom in de senaste årens trender kring biltransportarbetet lär ökningen stanna vid kanske en tredjedel av utredningens antagande.
- Sverige är inte betjänt av fler utredningar som bygger på en extrapolering av historisk utveckling utan att se vilka trender och möjligheter som det moderna samhället ger. De prognoser som används kommer från åren innan det höga oljepriset. Det nya läget med högt oljepris, och en snabb it-utveckling, borde förändra prognosarbetet.

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till hur transporternas miljöpåverkan kraftfullt, skyndsamt och kostnadseffektivt kan minska. Vi har alltsedan vårt grundande haft detta som huvudfokus och har i åtskilliga remissvar och flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur detta bäst kan ske. Vi har också återkommande angivit att det behövs en övergripande handlingsplan och moderniserad handlingsplan för detta. Vi väntar ännu.

Vår utgångspunkt, och därvidlag skiljer vi oss från mer traditionella bilistorganisationer, är att Sverige ska vara en föregångare i omställningsarbetet. Vi är övertygade om att världen behöver föredömen att inspireras av, en roll som Sverige delvis axlat de senaste åren, men också att det är lönsamt för ett land som vårt att profilera sig som pådrivande inom hållbara trafiklösningar. I detta remissvar utvecklar vi detta i de delar som är relevanta för regeringens förslag till handlingsplan.

Vi bedömer att processen att bryta ett ensidigt oljeberoende kommer att kräva både långsiktiga satsningar och innovationer. Det kräver ett tålmodigt arbete. En myndighets strategi måste spegla dessa ansatser, och bejaka en dynamisk politik som söker fram och stöttar innovationer i en långsiktig riktning för oljeoberoende. Det är speciellt aktuellt i dessa dagar när regeringen försvagar incitament för omställningen av transportsektorn.

Vi menar att det långsiktigt gagnar ett land bäst finansiellt att ta de kostnader en omställning leder till tidigt. Rapporter som bland annat Stern rapporten stödjer detta.

Avgränsningar

Vi avgränsar våra kommentarer att handla utredningens huvudansats, men vi har inte granskat resulterande finansiella krav på våra transportvägar.

Direktiv och ansats

Vägtrafiken är viktig för rörlighet och välfärd men är som bekant kopplad till flera av de mest svårlösta miljöproblemen i Sverige och världen. Vi noterar att en utredning med namnet ”Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder” verkar designad att undvika denna kärnproblematik. Varför?

Vi menar att de alltför höga utsläppen från trafiken bör ses som ett ”kapacitetsproblem”. I ett naturvetenskapligt perspektiv köar fossil koldioxid för att hinna omsättas i det naturliga kretsloppet för att undvika klimatpåverkan. I ett politiskt perspektiv måste det svenska transportsystemet rymmas inom ramen för Kyotoprotokoll, vitbok och inte minst vår egen klimatpolitik.

Genom att lyfta miljöfrågorna och då i synnerhet klimatfrågan redan i direktiv och ansats, skulle de på ett mer naturligt sätt bli en kompletterande styrande faktor tillsammans med andra strategiska faktorer.

Utredningen sägs fokusera på områden som:

- ge utökad kapacitet
- bidra till effektivare användning av transportsystemet
- bidra till ett robustare transportsystem i sin helhet
- främja effektiva övergångar mellan trafikslagen

Gröna Bilister menar att behovet att minska emissioner kommer att vara en kraftigt styrande faktor och borde inkluderas redan i utredningens grundantaganden. Miljöfrågan är avgörande för ett ”robust” och hållbart transportsystem. Nu är miljöfrågan hänvisad till en bilaga över utredningens miljökonsekvenser. Detta är otillständigt, obegripligt och närmast ett förräderi mot kommande generationer.

Att kapacitetsutredningen exkluderar miljöns begränsningar på transportarbetet är ett fel som tidigare strategiska planer gjort. Desto mer dramatiska blir effekterna när de ofrånkomliga effekterna av ett ökat transportarbete utan utsläppsminskningar drabbar oss.

”Curbing mobiliy is not an option”

EU:s vitbok kring transporter slår fast att ”Curbing mobility is not an option”. Det är en ansats som den svenska utredningen har vantolkat till att motsvara trafikarbete, medan mobilitet i själva verket handlar om total rörlighet. I detta ingår moderna koncept som videokonferenser, Skypemöten, etc, som de facto minskar behovet av trafik. Att utredningen inte gör någon skillnad mellan begreppen mobilitet och trafikarbete är en betydande svaghet och är en del av förklaringen till att man inte ser det minskade trafikarbete som nya mobilitetslösningar kan ge.

Ett minskat transportarbete med bibehållen eller ökad tillväxt är en utmaning som kräver att mobiliteten förändras, men inte att den minskas. Detta borde vara utgångspunkten för utredningen, som borde föreslå hur transportarbetet kan minskas eller förändras på så

emissioner, trängsel och skador minskar, utan att den upplevda rörligheten försämras. Här finns viktiga exempel från Holland och Schweiz, medan Sverige saknar en samverkande strategi för detta mål. Det har till tider angetts från ansvariga ministrar att ”det är inte bilen det är fel på, det är bränslena”, en utgångspunkt som troligen synbarligen också denna utredning. Den är dock i grunden felaktig; även bilar med mycket låga utsläpp orsakar trängsel, barriäreffekter, trafikolyckor (dödsolyckor med oskyddade trafikanter ökar) och buller (även elbilar och laddhybrider bullrar, om än inte i låga farter).

Vi saknar också visioner om det 2030 då flera av oss kommer att uppleva och det 2050 som våra barn och barnbarn ska ta över.

Oljeprisets utveckling

Utredningen bygger på antaganden från amerikanska IEA (International Energy Agency), dock antas oförändrade oljepriser 2030-2050 i motsats till EIA. Detta är samma IEA som under perioden 2000-2008 antog att oljepriset skulle ligga på 35 dollar fatet under överskådlig framtid, samma IEA som nu säger att prognoser har blivit nästan omöjliga, samma IEA som ser en räddning i att smutsig skifferolja görs tillgänglig för den amerikanska marknaden.

Det finns få enskilda faktorer som har en så direkt påverkan på utvecklingsprognoser som oljepris. De enda gånger vi sett minskningar i det svenska transportarbetet är i samband med perioder med höga oljepris, vanligen kopplat till lågkonjunkturer.

Kombinationen av ett kraftigt höjt oljepris med en teknisk utveckling med bärbara datorer och smarta telefoner och ett ändrat beteende antyder att vi ser en prisstyrd förändring redan vid så låga bensinpriser som 13 kronor litern, dvs klart under nuvarande prisnivåer.

Kapacitetsutredningens antagande om ett oljepris på 115 dollar fatet 2030 innebär att priserna skull sjunka från dagens nivåer. Det är troligen ett orealistiskt antagande, som leder till en icke önskvärd utveckling med fortsatt ökat transportarbete. Bättre vore att basera prognoser på en prisökning som åtminstone motsvarar de senaste årens prisutveckling; även detta är troligen alltför lågt.

Om det nu vore så att vi i en gyllene framtid har lägre energipriser, är dessutom vägen dit via mycket höga energipriset. Genom att som utredningen bara ange att belopp 2030-2050, missar man det starka samhällsstyrande i extremt höga oljepriser på väg mot framtida eventuellt lägre priser.

Klimatfrågan är dessutom ännu inte internaliseras i oljepriset. Sternrapporten med flera utredningar har beräknat de externa kostnaderna av växthuseffekten och noterar att ju längre tid det tar innan vi agerar desto dyrare blir det. Är det inte rimligt att se ett fossilbränslepris som äntligen internaliserar bränslets miljökostnader? Då är det orimligt att se ett långsiktigt oljepris som ligger under det senaste årets oljepris.

Man kan även tänka sig ett drastiskt fallande oljepris beroende på en minskad efterfrågan. Det förutsätter i sin tur dock att alternativa bränslen med framgång konkurrerat ut oljan och att trafikarbetets storlek och fordonens förbrukning möjliggjord att alternativen räcker. Några tankar i denna riktning noterar vi dessvärre inte i rapporten.

Klarar vi 67% ökat biltransportarbete?

Utredningen anger att biltransporterna beräknas öka med 67% till 2050, baserat på en linjär extrapolering av de senaste trettioåtta årens utveckling, som enligt nedan är 105%, eller en kvalificerad analys av de senaste 10 årens utveckling där ökningen varit under en procent per år i genomsnitt. Den har varit ännu mindre under de senaste åren i perioden.

De senaste åren har vi sett en faktisk minskning av antalet mil per registrerad personbil och bilist, nationellt och i åtskilliga kommuner. Vi har sett höga oljepriser under först de senaste fyra åren. Vi har ett kollektivtrafikkollektiv i Sverige som satsar på en fördubbling av kollektivtrafikresandet till år 2020. Vi har en IT utveckling som leder till nya möjligheter för flexibelt arbete, inklusive att arbeta på distans/hemma. Detta sammantaget gör att utredningens bedömning av ökningen av det personrelaterade transportarbetet får bedömas som helt felaktigt – särskilt i kombination med den ytterligare stimulans för mobilitet utan fysisk transport som vi hoppas se.

Övriga förutsättningar

Utredningen anger följande övriga förutsättningar:

• Antalet bilar per 1000 invånare ökar mellan 2006 och 2050.
• Biljettaxorna för all kollektivtrafik, utom flyg, antas oförändrade 2006–2050. För flyg antas taxorna sjunka med 15 procent till 2030 och därefter vara oförändrade till 2050.
• Vägavgifter finns 2030 och 2050 i Stockholm och Göteborg.
• Fordonskostnaderna för tåg och flyg är oförändrade 2006–2050.

Här har Gröna Bilister två primära kommentarer:
Ungdomar tar mer sällan körkort, och tar körkort senare i livet. Allt fler av de som faktiskt tar körkort gör det utan avsikt att äga bil; de vill ha tillgång till bil när de behöver det, men vill inte ta ägandekostnaden, besväret med service, reparationer, försäkring, parkering etc, utan efterfrågar bilpooler, korttidshyrbilar, samåkningsinitiativ, säker taxi etc. Detta sammantaget bör leda till att biltätheten bör stabiliseras och kanske minska.

Hur taxorna för flyg, som just nu börjar möta allvarlig miljökritik, skall sjunka är svårt att förstå. Vi menar att flygtaxorna snarare ökar under perioden, och det har redan inletts med EU:s inkludering av flyget i utsläppshandeln, där andelen gratis tilldelade utsläppsrätter successivt minskar vilket ökar priset. Därtill diskuteras som bekant en skatt på flygbränsle på EU- eller global nivå, och flygbolagens internationella organ ICAO och IATA utlovar kostnadsdrivande satsningar de kommande årtiondena.

Vidare ifrågasätter Gröna Bilister utredningens antagande om bara 10% minskning av bilresandet vid en fördubblad bränslekostnad (kr/km). Den känslighetsmodellen måste rimligen vara fel, utifrån de snabba beteendeförändringar de senaste tidernas prishöjningar gett upphov till. Vi bedömer det som rimligare att fördubblad bränslekostnad ger åtminstone 25% minskat bilresande, men vill också peka på att ökade bränslekostnader per liter inte behöver betyda ökade kostnader per kilometer, eftersom bilen i rask takt blir mer bränsleeffektiv. Det innebär

att ett snabbt minskat trafikarbete, som i motsats till minskad mobilitet bör vara ett mål, troligen förutsätter kompletterande åtgärder.

Samhällsekonomiska kostnader och styrande avgifter

Utredningen har ett intressant avsnitt om internalisering av de samhällsekonomiska kostnaderna för olika transportslag. Dessa beräkningar kan alltid diskuteras, bilen tar exempelvis så stor plats i staden att hela stadsbilden i och med detta förändras och blir knappast optimal. Utredningen anger vidare att ”De avgifter eller skatter som är avsedda att styra mot en effektiv trafikering bör i princip spegla de samhällsekonomiska marginalkostnader som trafiken ger upphov till”.

Varför då? Skall man inte låta styrmedel vara styrande mot de mål man valt att sätta? Skall de inte få verka utöver den beräknade samhällsekonomiska nyttan? Tvärtom är ekonomiska styrmedel utmärkta att använda som proaktiva och styrande medel för samhällsutvecklingen.

Detta är inte bara ett medel mellan transportslag, även inom ett transportslag kan styrmedel användas med fördel. Bilar med höga emissioner kan belastas mer, likaså bränslen med högt fossilt kolinnehåll. En fördel med detta agerande är att det kan göras neutralt för statskassan, eller om man så vill skapa intäkter.

Klimatscenarier

Det kanske mest intressanta infrastrukturstrategiska avsnittet i utredningen är ”klimatscenarier”. Något liknande har oss veterligt aldrig tidigare ingått i detta slags utredningar. Vi noterar tacksamt att det finns med men varför som ett sidoanbud i denna offert avseende framtiden?

Kapitlet visar ju tydligt att huvudscenariot som ges i utredningen inte är acceptabelt. Det pekar på vikten av att i grunden arbeta om kapacitetsutredningen så att den utgår ifrån de samhälleliga mål vi vill uppnå och som redan är beslutade av riksdag, regering och EU. Det gäller 40% minskad klimatpåverkan till 2020 och 80-95% till 2050, uppfyllande av EU:s luftkvalitetsnormer, fossilbränsleoberoende fordonsflotta till 2030, EU:s förnybarhetsdirektiv och klimatmål för nya bilar, nollvisionen för trafikdödlighet, med mera.

Slutsatserna och förslagen i denna utredning försvårar uppnåendet av dessa mål, är till stora delar baserade på orealistiska antaganden och har inte i grunden tagit in nya möjligheter att uppnå mobilitet.

Detta är tre goda grunder till att utredningen i dess helhet bör förkastas.

För Gröna Bilister

Jakob Lagercrantz
Ordförande