

Stockholm den 15 april 2024

Till:

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.nationellplan@regeringskansliet.se

*Resenärerna är Sveriges nationella intresseorganisation för kollektivtrafikens konsumenter. Resenärerna omfattar regionala resenärsnätverk och organiserar därutöver enskilda resenärer. Resenärerna är medlem i Sveriges Konsumenter som är en sammanslutning av svenska konsumentorganisationer. Resenärerna representerar Sverige i paraplyorganisationen European Passengers' Federation, som samlar europeiska resenärsorganisationer.*

### **Remissvar avseende Trafikverkets inriktningsunderlag inför ny nationell plan**

Härmed lämnas remissvar avseende Trafikverkets inriktningsunderlag inför ny nationell plan för transportsystemet 2026 – 2037 diarienummer LI2023/03919. Vi vill betona vikten av att beakta synpunkter från kollektivtrafikens användare - resenärerna.

För styrelsen



Karin Svensson Smith



Emil Frodlund



Christina Axelsson

Vilken trafikutveckling och färdmedelsfördelning som antas för det framtida transportsystemet har en avgörande betydelse för vilka satsningar på infrastrukturen som bedöms lönsamma och därför prioriteras. Trafikverket har de senaste årtiondena konsekvent överskattat biltrafikresandet och underskattat utvecklingen av tågresandet. Missvisande prognoser får stor betydelse för de beräkningar som resulterar i att vägåtgärder framstår vara lönsammare än spårinvesteringar. Trafikverkets inriktningsunderlag utgår från en fortsatt tillväxt av biltrafiken med omkring 25 procent till 2040, och det förutspås framför ske i och omkring de större städerna, trots att det där finns väl utbyggd kollektivtrafik. Det leder till överinvesteringar i vägprojekt, som i sin tur genererar mer biltrafik. Sådan prognosstyrning strider mot riksdagens klimatmål och miljömål och försvårar kommuners och regioners ambitioner att åstadkomma mer hållbar stadsutveckling och mer hållbar tillgänglighet för alla resenärer. De trafikökningar som förutsägs på statligt vägnät innebär att trafiken kommer att medföra en ökning också på det kommunala vägnätet.

Trafikverket verkar inte se riskerna med att felaktiga prognoser om en alltför kraftig biltrafikutveckling riskerar att bli en självuppfyllande profetia, där nya infrastruktursatsningar på vägar genererar ytterligare biltrafiktillväxt. Resenärerna ifrågasätter metoderna för Trafikverkets prognoser som bygger på föråldrade antaganden kring att utvecklingen av biltrafiken håller jämna steg med den ekonomiska tillväxten. Under senare år har denna trend förändrats och modellerna behöver därför uppdateras för att de ska kunna matcha den framtida utvecklingen.

Vi vill påminna om att Klimatpolitiska rådet har konstaterat att ”inget av de klimatpolitiska målen bortom 2020 kommer att nås med nuvarande förutsättningar och beslutad politik”. Resenärerna anser att det är hög tid att börja se att valet av infrastrukturinvesteringar utgör ett viktigt styrmedel och påverkar såväl trafikutveckling som trafikens miljöeffekter. Ju längre tidsperspektivet är, desto större betydelse får inriktningen av infrastrukturinvesteringarna. För att kunna uppnå målen inom klimatområdet behöver planeringen göras om, från att vara prognosstyrd till att bli målstyrd. Politiska beslut om fördelning av investeringar och underhållsmedel måste enligt vår uppfattning ske med målsättningen att även Sverige ska bidra till minskade klimatstörande utsläpp. Detta medför att fokus i trafikpolitiken måste vara att öka det kollektiva resandet och i synnerhet järnvägens roll

För att dra ner på transporternas klimatpåverkan måste det ske en rejäl omflyttning från bil och flyg till kollektivtrafik. Att planera för nya vägar när volymen biltrafik måste minska är lika felaktigt som att bygga nya skolor när man vet att elevkullarna krymper. Kapacitetsbrist på spåren är en stor orsak till tågförseningar. Nuvarande järnvägskostym är trång och sliten. Därför behövs nya stambanor för höghastighetståg, Oslo-Stockholm, en ny Ostkustbana och några andra sträckningar där många vill åka. Det befintliga järnvägsnätet behöver rustas upp för att kunna ta emot fler resenärer och mer gods. Nuvarande regionbanor behöver rustas upp eftersom dessa knyter samman perifera delar av landet med de centrala befolkningscentra och är en viktig del i regionalpolitiken, för ökad tillväxt i hela landet.

Utifrån givna ekonomiska ramar bedömer Trafikverket att nyttan med att upprätthålla den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen är större än att göra nya investeringar.

Resenärsforum håller med om att vidmakthållande är viktigt, men det får inte innebära att investeringar som är nödvändiga för en omställning av trafiksystemet för att klara framtida klimat- och resenärskrav nedprioriteras eller försvinner helt. Därför finns det ett stort behov av utökade ekonomiska ramar för inte minst järnvägsinfrastrukturen.

Det är vällovligt att Trafikverket vill satsa på elektrifiering, men det är märkligt att den mest energieffektiva formen av elektrifiering – eldriven järnvägstrafik – inte behandlas som en del av elektrifieringsstrategin. Resenärerna anser att investeringar i huvudsak enbart ska ske i järnvägar, eftersom dessa är underdimensionerade redan i dag på många sträckor. Utbyggnaden av nya stambanor är angelägen inte minst för att frigöra kapacitet för utökad regionalstågstrafik och godstrafik på de befintliga stambanorna. En lämplig inriktning borde vara att vägåtgärder ska syfta till vidmakthållande samt förbättrad trafiksäkerhet och miljö, medan åtgärder för ökad kapacitet, kortare restider och ökad bärighet sker på järnväg. Järnvägssystemet bör också ses som en helhet på motsvarande sätt som exempelvis när Öresundsbron byggdes och kopplades ihop med resten av Öresundsregionens järnvägsnät. Först när hela system är färdiga kan det ge nytta i form av ett heltäckande nät.

Resenärerna vill påpeka att överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik och annan energieffektiv trafik även kan ge samhällsekonomiska vinster i form av sänkta halter av luftföroreningar, minskat buller, ökad folkhälsa, mer yteffektiva städer med ökat utrymme för bostäder, sociala ytor samt växtlighet som behövs för att motverka översvämning. Vi vill också påminna om en redan väl beprövad och standardiserad form av elektrifierad busstrafik med drygt 20 000 fordon i trafik världen över – trådbusstrafik. Trafikformen vidareutvecklas för närvarande i kombination med modern batteriteknik och kallas ibland ”In-Motion-Charging” eller ”Slide in buses”. Med trådbussteknik finns förutsättningar att snabbt kunna genomföra storskalig elektrifiering av tätortstrafik.

Inriktningsunderlaget utgår ifrån ekonomiska modeller där ökad biltrafik i princip likställs med samhällsekonomisk effektivitet. ASEK-modellen som används idag sätter ett större värde på minskad tid för bilresor jämfört med kollektivtrafik: detta värde styr de samhällsekonomiska beräkningarna av vilka investeringar som ses som ”effektiva”. Resenärerna anser att det är oacceptabelt att kollektivtrafikanters tidsvinst inte tillmätas samma värde som motsvarande tid för bilister. En kollektivresa ger dessutom lägre externa kostnader och inskränker inte på andras rörlighet vare sig nu eller för kommande generationer.

Resenärerna vill påpeka att järnvägssystemet är ryggraden i kollektivtrafiksystemet och resenärer påverkas idag av för låg kapacitet och dålig punktlighet, som till stor del beror på bristande investeringar och underhåll i järnvägsinfrastrukturen. Järnvägen har med sin oslagbara energieffektivitet den största möjligheten att bidra till att uppnå klimatmålen. Den största effektivitets- och klimatvinsten uppnås genom att flytta transporter från bil och flyg till kollektivtrafik. Kollektivtrafik behöver vara ryggraden i ett rättvist och hållbart trafiksystem. En pålitlig och attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för att alla oavsett var man bor eller vilken inkomst man har, ska kunna vara delaktiga i klimatomställningen.