



Greenpeace i Sverige
Box 15164, 10465 Stockholm
08-702 70 70
info.se@greenpeace.org

15 april 2024

LI2023/03919 Greenpeace
Svar på remissen “ Trafikverkets Inriktningsunderlag för
infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 (TRV 2023/70321)
Greenpeace Sverige

Greenpeace vill gärna lämna synpunkter till regeringen med anledning av Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 (TRV 2023/70321).

Greenpeace menar att all verksamhet måste rymmas inom de gränser som klimatet och våra ekosystem sätter. Det är vedertagna fakta som är icke-förhandlingsbara och andemeningen återspeglas också i våra miljömål och i vår grundlag. Dagens transportsystem överskrider dessa gränser och behöver förändras.

Greenpeace upprepar därför kravet som flertalet gånger ställts till regeringen och tidigare regeringar att ge Trafikverket som huvudsakliga mål att minska vägtrafikarbetet till dess att transportsektorn ligger i linje med de utsläppsminskningmål i absoluta tal som behövs för att vi ska hålla oss inom Parisavtalets 1,5-gradersmål och undvika de allra värsta effekterna av ett förändrat klimat.

Trafikverket skriver (s. 94): “Tre faktorer avgör hur stora utsläppen av koldioxid är från transportsektorn: fordonen, drivmedlet och trafikmängden.” Greenpeace vill understryka att just trafikmängden är den avgörande faktorn för att både minska utsläppen i snabb takt och göra det på ett miljömässigt hållbart sätt varför det är ytterst märkligt att Trafikverket inte har minskat vägtrafikarbete som ledande mål i sitt arbete. Trafikverket förtydligar också sitt uppdrag i inledningen: “att skapa god tillgänglighet i hela landet där människor, gods och varor kommer fram smidigt, grönt och tryggt.”

Greenpeace vill också lyfta att [FN:s resurspanel konstaterat](#) att grön energi inte är tillräckligt för att klara klimat- och miljömålen: vi måste även minska vår konsumtion. Det gäller förstås inte minst konsumtion av varor och tjänster som medför höga utsläpp, exempelvis vägtransporter. Detta bör återspeglas i myndighetens uppdrag och även återspeglas i infrastrukturplaneringen. Om samhället fortsätter att bygga och planera för ökad vägtrafik kommer vi också att få ökad vägtrafik.

[Som VTI nyligen konstaterade](#) räknar man med dagens regler med mer personbilstrafik vilket kommer att leda till mer trängsel i de större städerna och behov av ytterligare trängselskatter eller andra sätt att internalisera kostnaderna. Trafikverket konstaterar att priset på transporter så nära som möjlig ska avspegla transporternas marginalkostnad för maximal samhällsnytta och skriver vidare att vägtrafiken inte betalar för sina externa effekter i samma utsträckning som järnvägen. Greenpeace menar att detta förhållande skapar en oönskad snedvridning.

Att flytta trafik från väg till järnväg är ett stort behov även utanför storstadsregionerna, vilket [Skellefteå kommun pekat på nyligen](#) då man menar att man på grund av bl.a avsaknad av tågstation och närhet till E4 har så pass mycket skadliga partiklar i luften att Naturvårdsverket efterfrågar en handlingsplan.

Vad gäller Trafikverkets bedömningar i inriktningsunderlaget menar Greenpeace att det är viktigt att lyfta följande övergripande observationer:

- Efterfrågan på spårburen trafik förväntas öka kraftigt. I dagsläget är vi på gränsen vad gäller kapacitet och underhållet bedöms vara eftersatt. Detta bör prioriteras i infrastrukturarbetet.
- Trafikverket spår att efterfrågan på vägtransporter förväntas öka, framförallt i glesbefolkade områden. Här är det viktigt att möjliggöra boende på landsbygd med ett minskat bilberoende. Få människor vill pendla långa sträckor med bil av nöd.
- Efterfrågan på korta flyg minskar. Det finns alltså ingen samhällsekonomisk poäng i att subventionera flygplatser för att försöka få igång en marknad för korta flyg. Satsningar för att binda ihop Sverige bör snarare ske på spåren där vi ser en ökad efterfrågan.

Nedan följer mer detaljerade synpunkter på innehållet uppdelat per rubrik

Kap 2. Transportsystemet – nuläge och utveckling

Det är tydligt att regeringens mixtrande med bränslets sammansättning och skatter inte gynnar samhället i stort, eller landsbygden specifikt. På s 41 presenteras de generaliserade kostnaderna både i tid och i kronor och det framgår klart att bilen är det absolut dyraste färdmedlet, och eftersom de flesta bilresor sker på landsbygd så drabbas landsbygden oproportionerligt av att inga attraktiva alternativ till bilen finns.

Här bör regeringen titta på hur vi kan bygga bort så mycket resor som möjligt genom satsningar på service nära medborgarna, utbyggd infrastruktur för hemarbete mm. Det skulle gynna landsbygdsborna mycket mer än skattesänkningar som ändå riskerar att hamna i fossilbolagens kassavalv som ökade marginaler och en ökad efterfrågan på fossila bränslen.

Trafikverket trycker också på stor tidsbesparingspotential i utbyggnad av gång- och cykelvägar vilket torde vara en no-brainer.

Trafikverket räknar med att tågresandet kommer att öka de kommande åren. Samtidigt säger man att underhållet är eftersatt och att kapaciteten på många håll är utnyttjad till max. Detta är en tydlig signal på att satsningar på spårtrafik är vitala under de kommande åren för att det inte ska uppstå utbudsunderskott när människor behöver resa.

Kap 2.2 Prognoser för resande och transporter

Trafikverket prognosticerar en kraftig ökning av både tåg- och bilresor. Urbaniseringen väntas dock dämpa ökningen av bilresor till förmån för tåg. Greenpeace menar att det är oerhört viktigt att samhället möter människors behov där de är och med en ökande urbanisering och med den en efterfrågan på kollektivtrafik behöver staten se till att den efterfrågan möts för att undvika behov av personbilstransporter vilket kommer att kosta individen oavsett var denne bor samt i städerna bidra till ökad trängsel och luftföroreningsproblematik.

Kap 2.3 Prognoser för vägtrafikens koldioxidutsläpp

Trafiktillväxten både vad gäller persontransporter och gods förväntas vara markant. Trafikverket menar att elektrifierade fordon *förväntas bidra till en snabb minskning av transportsektorns utsläpp* samt att andelen biodrivmedel behöver vara större än tidigare aviserat för att nå miljömålet till 2030.

Greenpeace anser att *förväntas* är ett riskabelt mått för att möta vår tids största utmaning: Klimatkrisen. Greenpeace är också kritiskt till stora satsningar på inblandning av biodrivmedel. Det har lett till ökade utsläpp av biogen koldioxid och [de biogena utsläppen idag är större än de fossila.](#)

[Som VTI nyligen konstaterade](#) räknar man med dagens regler med mer personbilstrafik vilket kommer att leda till mer trängsel i de större städerna och behov av ytterligare trängselskatter eller andra sätt att internalisera kostnaderna. Trafikverket konstaterar att priset på transporter så nära som möjlig ska avspegla transporternas marginalkostnad för maximal samhällsnytta och skriver vidare att vägtrafiken inte betalar för sina externa effekter i samma utsträckning som järnvägen. Greenpeace menar att detta förhållande skapar en oönskad snedvridning.

Trafikverket skriver (s. 94): “Tre faktorer avgör hur stora utsläppen av koldioxid är från transportsektorn: fordonen, drivmedlet och trafikmängden.” Greenpeace vill understryka att just trafikmängden är den avgörande faktorn och den vi med säkerhet kan säga minskar utsläppen i absoluta tal om den minskar, inte minst eftersom Trafikverket menar att teknikskiften och digitalisering kommer att öka transportefterfrågan, vilket oundvikligen kommer att leda till mer utsläpp i någon form.

Trafikverket skriver att utbudet av korta flygningar med mindre flygplan minskat över tid, men menar ändå att teknikutveckling kan ge upphov till nytt utbud i detta segment. Detta ska ställas mot att verket också menar att efterfrågan på tågresor väntas öka dramatiskt och att ansevärd medel behövs för att underhålla och vidmakthålla spårtrafiken och signalsystemen.

Greenpeace menar att det är samhällsekonomiskt tveksamt att skapa ett behov av flygresor som inte finns när spårtrafiken där efterfrågan och behov finns saknar medel. [Greenpeace har konstaterat att det är dubbelt så dyrt att åka tåg som att flyga i Europa \(32 procent dyrare i Sverige\).](#)

Flygplan har en lång livslängd och omställningen kommer att gå långsamt även om ny elflygteknik skulle lanseras imorgon. Därför måste samhällsplaneringen utgå från kraftigt minskat flygande för att vara förenligt med klimatmålen. Genomför ett skifte från flyg till tåg genom kraftiga investeringar i järnväg parallellt med höjda flygavgifter. Förbjud kortare flygsträckor där järnväg eller buss finns som alternativ.

Kap 2.5 klimatneutral infrastruktur

Greenpeace menar att Trafikverkets uppdrag kring klimatneutralitet måste breddas för att också innefatta minskade utsläpp inom transportsektorn i absoluta tal och tydlig tidslinje.

Kap 2.6 Risker och hot mot transportsystemets funktionalitet

Trafikverket skriver att: "De pågående klimatförändringarna är redan i dag en utmaning för delar av infrastrukturen och de bedöms bli än mer påtagliga." Greenpeace vill här åter framföra att Trafikverkets uppdrag måste ha minskade utsläpp som huvudsakligt styrande mål. Det är märkligt att en statlig myndighet med ansvar för en av de största sektorerna, utsläppsmässigt, inte har minskning av utsläppen som ledstjärna. Om samhället fortsätter att investera och planera för ökat vägtrafikarbete är det ökad vägtrafik vi kommer att få. Att inställningen att "gasa på" som vanligt inte fungerar konstaterar ju också [Trafikanalys i sin analys från 2023](#), vilket Trafikverket också lyfter: samhället har inte närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Kap 3.1 Prissättning av transporter

Trafikverket skriver: "För att transportsystemet ska användas effektivt bör priset på transporter så nära som möjligt avspegla transporternas marginalkostnader. Transporternas marginalkostnader består dels av de direkta kostnaderna för att genomföra en transport, som till exempel fordons- och bränslekostnader, dels de externa effekter som transporten kan skapa, exempelvis utsläpp, buller och infrastrukturslitage. Med transporterna prissatta på detta sätt (så kallad

marginalkostnadsprissättning) ger transportsystemet maximal samhällsnytta.”

Greenpeace anser att det självklart måste kosta att släppa ut eftersom vår tids stora samhällsutmaning är att få bukt med klimatförändringarna och det med alla till buds stående medel och omgående och där är prissättning en viktig del. Det är allvarligt att som Trafikverket konstaterar: “att vägtrafiken betalar för sina externa effekter i lägre grad än järnvägstrafiken.”

Trafikverket resonerar kring nya sätt att internalisera externa kostnader för den omställda vägtrafiken. Greenpeace menar att detta är vitalt, inte minst vad gäller den brytning av jordartsmetaller som elektrifieringen ger upphov till. I Sverige har vi en extremt låg mineralskatt där vi i princip ger bort våra gemensamma resurser till vem som helst med en grävsropa. Detta sker utan någon större hänsyn till eventuella natur och kulturvärden i närområdet.

Kap 3.2 tillgänglighet

Trafikverket radar upp en mängd utmaningar för flyget varav de två viktigaste kanske är att flygplatser går med förlust och passagerarna sviker. Detta torde föranleda en diskussion om hur man ska fasa ut flyget. Men istället målar trafikverket upp risker med omställningen eftersom kundunderlaget inte finns bland annat för beredskapen och Trafikverkets förslag till lösning verkar här vara att skrota miljöbalken eftersom anläggningar kräver miljötillstånd.

Trafikverket skriver: “God tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel möjliggör även att medborgare utan tillgång till bil kan åtnjuta hög tillgänglighet. Det är viktigt inte minst för barn.” Greenpeace håller helt med. Trafikverket lyfter också forskning som gör gällande att personal i kollektivtrafiken är en viktig faktor och här har offentligheten ett stort ansvar.

Trafikverket lyfter regionaltågens ökning både vad gäller utbud och resande och vidare att regionerna i dialog med Trafikverket efterfrågat medfinansiering av kollektivtrafiken. När stadsmiljöavtalen slopas blir länsplanerna än viktigare.

Trafikverket lyfter också vikten av underlättande för cykelinfrastruktur, bland annat genom lättnader i trafikregler. Greenpeace vill framhålla att det framförallt behövs en säker infrastruktur i form av vägar, cykelpumpar, ställplatser osv för att cykel ska bli ett ännu mer attraktivt transportmedel, även på längre sträckor.

I resonemanget kring landsbygdens behov lyfter Trafikverket att grundläggande tillgänglighet inte nödvändigtvis är fysisk tillgänglighet utan tillgång till service (varor och tjänster). Greenpeace menar att det är en nyckel till att lösa transportproblematiken, inte minst på landsbygden. Många resor kan undvikas eller reduceras genom insatser i andra sektorer än transportsektorn, exempelvis kan vissa arbetsresor bytas mot hemarbete (genom bla bättre uppkoppling osv), inköpsresor mot

närservice, sjuk- och friskvårdsresor mot uppsökande sjuk- och friskvård mm. Det skulle minska utsläppen, slitagen på vägarna och behoven av jordartsmetaller. Det skulle också göra vardagen billigare för människorna på landsbygden.

Kap 3.3 Klimatpåverkan

Trafikverket lyfter att dagens politik inte räcker för att nå klimatmålen för transportsektorn, inte ens när de räknar med kraftig elektrifiering. Trafikverket menar vidare att styrmedel för att minska trafiken skulle påverka tillgängligheten och föreslår därför en högre reduktionsplikt än den som nu är beslutad.

Greenpeace vill här lyfta att [biodrivmedel ger stora utsläpp](#), vilket bland annat [Naturvårdsverket visar i denna graf](#). Där framgår också tydligt att det så kallade "bränslebytet" har inneburit kraftigt ökade biogena utsläpp av koldioxid, så pass stora att de biogena utsläppen nu är större än de fossila och de faktiska utsläppen (fossila och biogena) inom Sveriges gränser är [större idag än referensåret 1990](#).

Greenpeace förespråkar en effektivisering och minskning av trafiken. Som Trafikverket själv skriver är tillgänglighet inte nödvändigtvis fysisk, utan kan också tillgodoses genom tillgång till varor och tjänster (och arbetsmöjligheter).

Trafikverket menar att det är svårt att nå klimatmålen för 2030 utan mer fossilfria drivmedel och som övergångslösning i väntan på elektrifieringen. Greenpeace menar att vi måste ha klimatmål för alla växthusgasutsläpp och vill upprepa att även biogena utsläpp är utsläpp och tillgången på hållbar bioråvara är försvinnande liten varför storskaliga satsningar för att täcka transportsektorns behovs, ens i en övergång, är orealistiska.

Trafikverket menar att det är svårt att med styrmedel minska trafiken och hänvisar till ett exempel under pandemin där man på kort tid lyckades minska trafiken med sju procent på grund av restriktioner. Greenpeace anser att en minskning av trafiken med sju procent på den korta tid vi hade restriktioner är en ganska snabb minskning. Om den hade åtföljts av satsningar för att människor skulle kunna fortsätta lämna bilen hade en del av minskningen troligtvis bibehållits.

Kap 3.4 Miljö och hälsa

Sveriges riksdag och regering har ett stort ansvar för att klimatomställningen blir rättvis och att Sverige följer de internationella lagar och bestämmelser kring mänskliga rättigheter som Sverige har skrivit under och är bundet att följa. Greenpeace ser med oro på försök att korta tillståndsprocesser på bekostnad av miljö och mänskliga rättigheter.

För Greenpeace Sverige

Markus Mattisson, bitr sverigechef
markus.mattisson@greenpeace.org
0703976672