

2013-09-27

Regionförbundet Östsam
Remiss länstransportplan 2014-2025, dnr RF 42-
2012-178
Box 1236
581 12 LINKÖPING

office@ostsam.se

Remissvar på Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 för Östergötlands län (Länstransportplan LTP 2014-2025)
RF 42-2012-178

Förslaget till investeringar utgår från en felaktig analys av verkligheten. Det leder till ett förslag som går tvärs emot demokratiskt beslutade transportpolitiska målen och klimat- och miljömålen.

Den i Miljöbalken 6:11 föreskrivna processen att integrera miljöaspekterna från miljökonsekvensbeskrivningen i planen måste tas på allvar och välja de miljöinriktade alternativ som redovisats. Det är nödvändigt att ansvariga för planen anlitar fackkunskap på omställning till hållbart transportsystem för att utveckla förslagen särskilt för utbyggnad av spårburen trafik.

Planen anger att förslaget *kommer att leda till ökning av biltrafiken som ger ökning av klimatutsläpp och att de regionala miljömålen inte kommer att uppnås* (sidan 7).

Redan i förordet visas felsynen att transportarbetet ökar kontinuerligt och detta ses som ett behov som ska balanseras mot politiska mål om långsiktigt hållbart transportsystem (sidan 2).

Biltrafik

Genom att satsa långt mer än hälften av investeringen på utbyggnad av bilvägarna framkallas en ökning av biltrafiken. Det går aldrig att bygga bort trängsel i bilsystemet. Den s k inducerade trafikökningen som uppstår genom utbyggnad av bilens framkomlighet beaktas inte i planen. Det förklaras med att Regionförbundet behöver utveckla kunskapen för att ta hänsyn till den. Att effekten är vetenskapligt bevisad sedan många år hjälper tydligen inte.

Planförfattarna försöker komma undan sitt ansvar med påståendet att det "krävs åtgärder som ligger utanför planens rådighet" för att uppnå miljömålen (sidan 7). Att framkalla ökad biltrafik genom utbyggnad av bilvägar är bland de starkaste styrmedlen att motverka samhällsmålen. Samtidigt finns det självklart styrmedel nationellt som också måste ändras. Skattesubventionen av stadsbilism och i synnerhet av tunga vägtransporter måste avskaffas. Regeringen har gett VTI uppdrag att utreda trafikslagets samhällskostnader som grund för en sådan ändring. Under den vilseledande rubriken "Samhällsutvecklingen leder till ökat transportarbete" hänvisas till en s k prognos från Trafikverket som saknar verklighetsförankring. Enligt den skulle transportarbetet öka och bilens andel öka på bekostnad av kollektivtrafik och cykel till år 2050. När den ändliga oljan minskar och blir dyrare och klimatförändringen slår tillbaka finns ingen förutsättning för ökad bilism. Att bilismens ökning bröts runt 2005 i Västeuropa, USA, Japan och Australien nämns inte. Att bilismen i Sveriges städer minskat sedan 2008 nämns inte heller. Järnvägstrafiken har ökat snabbare än bilismen de senaste decennierna.

Östsams syn på pendlingen är också en anledning att samhällsmålen inte uppnås i planen. Man har fastnat i den föråldrade tanken om regionförstoring som ett önskvärt samhällsintresse. Det används som motiv till utbyggnad av bilvägars kapacitet och ökad hastighet. Att lägga ner mycket tid och resurser att ta sig mellan bostad och arbete är inget positivt för den enskilde. Pendling kan vara en nödlösning en kortare övergångsperiod. En grundläggande strävan för både individ och samhälle är att planera så att behovet av transporter minimeras. De få som har ett faktiskt behov att förflytta sig mycket på grund av sitt arbete behöver bra kollektivtrafik mellan tätorterna och bra kollektivtrafik och cykelmöjligheter inom tätorterna.

Arbetspendlingen har ökat mycket mellan 1995-2010 särskilt där man fick pendeltåg. I planen konstateras att ”det finns ingenting som tyder på att denna utveckling skulle avta under de närmaste åren” (sidan 14). I Norrköping som har stor del av länets pendling har pendlingsökningen avstannat sedan 2010 (Allmänna planeringsförutsättningar 2013 Framtid Norrköping).

Förutom den missriktade strävan att öka bilpendling motiveras utbyggnad av vägar med trafiksäkerhet. Man kan ofta förbättra detaljer i trafiksäkerhet när man gör byggprojekt men det behöver inte kombineras med ökad framkomlighet för bil. Men ombyggnader för ökad hastighet över 70 km/tim ger dödligt krockvåld i bilen. För bilhastighet under 30 km/tim kan oskyddade trafikanter överleva en påkörning. Även när det gäller klimatpåverkan ger hastigheter över 70 km/tim exponentiellt ökade utsläpp från förbränningsmotorer. De stora investeringar som planen föreslår till att bygga ökad framkomlighet och höjd hastighet på bilvägar kan lagas på omställning till hållbara transportslagen och minskning av transportbehovet.

Kollektivtrafik

Den största bristen i planen är att investering i spårtrafik tappats bort. Trots att det är den viktigaste lösningen för att avhjälpa bristerna med minsta möjliga konflikt med klimat, miljö och ekonomi. Planen har rätt i att det behövs ett effektivt inomregionalt kollektivtrafiksystem mellan tätorterna. Här är spårburen trafik självklara långsiktiga lösningen. Där många reser samma sträcka kan bilanvändningen minskas kraftigt. Även förbindelserna över länsgränsen måste hänga ihop. Den högre attraktiviteten med spårburen trafik jämfört med buss gör att fler väljer kollektivtrafik om det finns tåg och spårvagn. Även investering i vagnar på järnväg och spårväg ingår i förordningen om länstransportplaner.

Där vi redan har järnvägar föreslår planen att vi ska bygga ut vägarna och föra över kollektivtrafik till buss istället. Man konstaterar om Stångådalsbanan och Tjustbanan att ”nuvarande underhålls- och driftåtgärder medger i dagsläget inte driftsäker trafikering”. Den självklara lösningen är att bristerna på järnvägen behöver avhjälpas. Istället föreslås att vägarna intill ska rustas upp för regionala stomlinjer för buss med ökad biltrafik som resultat.

Hela det regionala stomnätet för kollektivtrafiken bör på sikt bli spårburet. Akutast är att nationella stråket Norrköping-Söderköping-Valdemarsvik får spårutbyggnad. Första etappen Norrköping-Söderköping har utretts tillsammans av de båda kommunerna för trafikering med spårvagn. Den onödiggör motorväg Norrköping-Söderköping och de reserverade medlen för motorväg kan överföras till spårutbyggnaden och vagnsinköp. VTI har utrett duospårvagnstrafik Söderköping-Norrköping-Kimstad-Finspång där mycket bilpendling kan ersättas med attraktiv kollektivtrafik. De har även utrett duospårvagn Norrköping-Linköping med direktvagnar mellan universiteten. Gamla smalspårnätet kan vara en inspirationskälla för de kompletterande spårsträckor som krävs för att förbinda alla städer och stora tätorter.

Cykel

I planen står att cykelnäten utmed vägarna i Östergötland har ”byggts ut rejält”. Sanningen är att vårt län är bland de sämsta i landet när det gäller andelen som satsats på cykel i gällande Länstransportplan. Många 2+1 vägar för bilar har byggts utan att cyklisterna getts något trafiksäkert utrymme. Samtidigt har Trafikverket i vårt län hittat på en egen princip att spela ut kommunerna mot varandra för att de ska subventionera Trafikverket med 50 % av kostnaden. Enligt Trafikverket nationellt har Trafikverket självklart hela ansvaret för alla transportslagen på sitt vägnät. Nu föreslår planen att denna egna princip för Östergötland bör gälla till 2025 ”för att denna positiva trend ska fortsätta”.

Den föreslagna potten för cykelvägar 65 miljoner kronor är 4,6 procent av hela potten. Förra perioden var andelen 7 %. Flera andra län satsade då över 20 procent. Dessutom föreslås att bara 15 miljoner av de 65 ska användas före 2020. Hela potten räcker till 5-6 mil cykelväg i hela länet till 2025 om inte kommunerna vill subventionera Trafikverket. Planens ambition framstår som en provokation mot demokratiskt beslutade klimat- och miljömålen både nationellt och regionalt. Satsningen på cykeln är en hörnsten för omställning till hållbara transporter.

Gods

Det kortfattade avsnittet om godstrafik konstaterar att godstransporter på järnväg måste utvecklas utan att föreslå något i länstransportplanen. Lastbilstransporterna subventioneras kraftigt idag. Här behövs ändring av styrmedlen t ex genom kilometerskatt som i andra länder. Ostlänken och anslutning med järnväg till Norrköpings hamn ingår i nationella planen. Det nationella stråket längs E22 som helt saknar järnväg får ingen järnvägsutbyggnad. Istället föreslås en felinvestering i motorväg Norrköping-Söderköping och förbifart i Söderköping. Om genomgående gods- och persontrafik flyttas över till järnväg faller motivet att bygga en förbifart. Istället behöver Söderköping en miljöprioriterad genomfart som är den hållbara lösningen på problemen.

Förbifarter är skadliga för tätorter genom bland annat ökad biltrafik, barriärer i tätortsranden, externhandelsetablering och utarmning av centrum som hämmar ortens utveckling. Istället behöver problem med korsningstrafik, avgaser, buller och olycksrisk lösas eftersom den egentliga genomfartstrafiken är en liten del av trafikflödet. Det här gäller även Kisas och Finspångs förbifartsprojekt i länstransportplanen som behöver planeras om som miljöprioriterade genomfarter.

Flyg

I avsnittet om flyg nämns att de kommunala flygplatserna i Linköping och Norrköping är intressanta för näringslivet. Därför anser planen att det behövs bra anslutningar. Flyget har stor negativ effekt på klimatet samtidigt som det har de största subventionerna från samhället. Flyget är helt befriat från bränsleskatt och kommunalskatten i Norrköping och Linköping sponsrar flygplatserna. Om flygresenärerna ska betala själva är tåg till Skavsta länets flyglösning.

Sjöfart

Planen innehåller inga investeringar för sjöfart som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov för personer och gods trots att det får omfattas enligt förordningen om länstransportplaner. Tydligt saknas kunskap om sjöfart hos planens författare. Sjöfartens potential på sikt får inte underskattas. Det är det transportslag som kräver minst energiförbrukning vilket är avgörande i det hållbara samhället.

Den tunga och skrymmande godstransporten på långa distanser är självklart viktig för att avlasta tunga landsvägstransporter. Den småskaliga sjöfarten som är obetydlig idag kommer att utvecklas mycket enligt sjöfartskunniga. Kopplingen mellan väg, järnväg och sjötransporter

måste beaktas i ett långsiktigt perspektiv. Kollektivtrafiken i skärgården och på de stora sjöarna och vattendragen i länet behöver investeringar nu.

Hållbara transporter

Om man följer de transportpolitiska målen och miljömålen kan vi få hållbara transporter för alla. Redan i transportpolitiska målet 1998 avskaffades målet att öka bilens framkomlighet genom ökat utrymme och högre hastighet och ersattes av god tillgänglighet till transporter för alla. Målet innebär lämplig mix mellan transportslagen och samhällsplanering som minskar transportbehoven. Det ska ske med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

- * Det viktigaste medlet är att minska transportbehovet genom samhällsplanering. Allsidiga stadsdelar med bostäder, arbetsplatser, service och fritidsmöjligheter för dagliga behov. Från sin stadsdel ska man nå centrum med bra kollektivtrafik och attraktiva cykelvägar. Bygg tillräckligt tät bebyggelse vid kollektivtrafikstråk.
- * Rätt pris på transporterna är också ett viktigt medel som skulle minska stadsbilism och tunga vägtransporter kraftigt. Besluten ligger nationellt respektive kommunalt men länstransportplanen måste förutse konsekvenserna i sin planering.
- * Bygg ut den attraktiva, miljövänliga och energieffektiva spårtrafiken! Järnvägar med tåg och spårvagn mellan tätorter och spårväg i Linköping och Norrköping.
- *Förbättra för gång- och cykeltrafiken överallt där det behövs!
- * Beteendepåverkan, bilpooler, bra biljettsystem.
- * Ta vara på möjligheter till sjötransporter!
- * Sluta subventionera flyget med skattemedel!

Skjut inte upp omställningen för hållbara transporter till efter 2025 !

Idag finns kunskap om hållbara transporter och en bred medvetenhet om behovet att börja övergången till dem nu. Sätt till de resurser som behövs och eliminera hindren för den läns-transportplan som kan bli ett medel att uppfylla samhällsmålen! Det blir större kostnader om vi väntar och vi behöver bättre transportstandard och livsmiljö nu.

Den färskaste rapporten från FN:s klimatpanel IPCC visar att klimatförändringarnas inverkan på miljö och samhälle är mycket allvarlig och utsläppen fortsätter att öka. Det krävs att vi gör genomgripande förändringar om inte följderna ska bli ohållbara.

Landshövdingens energi- och klimatråd som representerar näringsliv, intresseorganisationer och offentliga institutioner i Östergötland har uttalat i en debattartikel att de klimatmål som är uppsatta i FN, nationellt och i vårt län måste tas på allvar och omsättas i praktiken. De hoppas att alla samverkar för att nå det uppsatta målen.

Naturskyddsföreningen Östergötland

Göran Toss, Ordförande

Rådjursvägen 5
587 31 Linköping
Tel: 0768-30 60 64
Goran.toss@gmail.com