

Naturskyddsföreningen  
Östergötland



Naturskyddsföreningen  
Östergötland

2009-09-21  
Remissvar

Regionförbundet Östsam  
Remiss länstransportplan 2010-2021  
Box 1236  
581 12 LINKÖPING

## **Remissvar på Länstransportplan för Östergötlands län 2010-2021, RF 42-2009-05**

Östsams remissförslag till Länstransportplan innebär att huvuddelen av investeringarna ska gå till att bygga större och snabbare vägar. Det leder till ökad biltrafik och därmed sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken vilket är tvärt emot beslutade samhällsmål om övergång till hållbara transportslag och minskat transportbehov.

### **Bil kontra hållbara transporter**

Redan i förordet visar sig Östsams felsyn i en formulering om att den trend som varit att transporter ökat ska balanseras mot politiska styrmedel och krav på långsiktigt hållbara transporter. Trenden uppfattas som resultatet av ett behov som därmed ses som ett mål. Insikten saknas att trenden är ett resultat av att vi haft billig olja och inte förutsett konsekvenserna för samhälle, miljö och klimat och därför inte ställt om styrmedlen. Trenden ska istället brytas genom nya styrmedel som ger hållbara transporter. Transportplanen är ett avgörande styrmedel. Priset på transporter är ett annat som måste ändras så det understödjer de nya målen. Subventionerna till vägtrafik och flyg behöver tas bort så de betalar sina samhällskostnader.

I avsnittet om Regionförstoring som ett mål blir felsynen tydlig. Det konstateras helt riktigt att regionförstoring är en arbetskraftsförsörjningsfråga till förmån för näringslivet. Det finns en liten grupp som ofta behöver bra förbindelser mellan regionens tätorter vilket löses bäst med tåg. För de flesta är däremot korta avstånd mellan bostad och daglig verksamhet eftersträvansvärt. Det är viktigt för individens välfärd liksom en grundförutsättning för ett hållbart samhälle som kan hindra en klimatkatastrof. Regionförstoringsmantrat har lett till planens fixering att minska tidsavståndet för alla bilresor. Planens långsiktiga mål att alla vägar ska ha minst 90 km/t strider mot målen för trafiksäkerhet och miljö. Vid hastigheter över 70 km/t ökar bränsleförbrukning och avgasutsläpp exponentiellt samtidigt som dödligheten vid en krock ökar drastiskt. Snabba resor kan däremot ske med spårburna elfordon.

### **Kollektivtrafik**

Kollektivtrafikens konkurrenskraft kommer att minska om huvudsakliga satsningen görs på ökad framkomlighet och hastighet för biltrafiken enligt Östsams förslag. Man ignorerar fastlagda mål om övergång till hållbara transporter. Man konstaterar visserligen att klimatutmaningen och ökade drivmedelskostnader ökar efterfrågan på effektiv kollektivtrafik men slutsatsen blir bara att reservera utrymmen för framtida hållbara transporter istället för att bygga ut dem nu. Omställningen till hållbara transporter är akut och måste ske under första halvan av planens tidshorisont om klimatförändringen ska kunna bromsas upp.

Satsningarna på kollektivtrafiken lever inte ens upp till planens uttalade mål. Att förbinda regionens stora tätorter med spårburn trafik är ett grundkrav för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. VTI har visat en lösning med duospårvagn Söderköping-Norrköping via Kimstad till Finspång och mellan Linköping och Norrköping.

Spårvagnens snabba acceleration gör det möjligt att hinna stanna på fler hållplatser än med traditionella tunga pendeltåg. En rejäl uppgradering av Tjustbanan och Stångådalsbanan och fler hållplatsstopp är viktigt. I förslaget saknas även pendeltåg till regionen norrut mot Katriholm och Nyköping. Länstransportplanen bör även innehålla bidrag till spårvägsutbyggnad inom städerna Norrköping och Linköping.

### **Cykeltrafik**

Trots regeringens tydliga direktiv om prioritering av cykeltrafiken försöker Vägverket smita undan hälften av sitt ansvar. Vägverket har ansvar för alla transportslag på sitt vägnät. Hittills har man lurat kommunerna i Östergötland att betala halva kostnaden för cykelvägar med hot att inte bygga annars. I planen upphöjer man denna praxis till en princip som bör gälla i framtiden annars ska den positiva trenden att bygga cykelvägar inte fortsätta. Den blygsamma satsningen på 7,5 % av LTP-ramen bör alltså vara minst 15 %. Varför inte höja ambitionen till 23 % som Gotland, Jämtland och Västernorrland? Bidrag till kommunerna för tätorternas cykelförbättringar måste också ingå i planens ram.

### **Godstrafik**

Avsnittet om godstrafik förtiger det stora problemet med godstrafiken på vägar. Den är större belastning på miljö och klimat än privatbilismen samtidigt som den inte betalar mer än en femtedel av sina samhällskostnader. När man rättar till styrmedlen genom till exempel kilometerskatt och oljan blir dyr räcker inte kapaciteten på järnvägsgods alls. Det står i planen att godstransporter på järnväg måste utvecklas för att få effektivare och miljövänligare godstransporter. Det är en underdrift och det enda som föreslås i planen är ett godsspår till hamnen i Norrköping inom nationella planen.

### **Flygtrafik**

Det sägs inget om flyget ur ett hållbarhetsperspektiv. Flyget betalar ingen skatt på bränslet samtidigt som det har stor belastning på klimatet. Förutsättningarna för Linköpings och Norrköpings flygplatser att långsiktigt behålla sin nuvarande funktion saknas. Tåg till Skavsta blir troligen länets flyglösning. Drifts- och investeringskostnader i samband med nuvarande flygplatserna måste ses i det perspektivet.

### **Miljöbedömning**

Miljöbedömningen som bifogas Länstransportplanen är lovande i inledningen med redovisande av avgränsning, syfte och metoder. Däremot verkar den inte ha varit integrerad i planarbetet. Bedömningen av förslagen i planen är ofullständiga och motsägelsefulla. Man erkänner att den inte påverkat planen men hoppas att den på sikt kan påverka kommande länstransportplaner. Man påpekar problemet med alla påbörjade och avtalade projekt som ingår i planen som inte blir miljöbedömda. Det konstateras att de stora investeringarna går till åtgärder som ökar koldioxidutsläpp och att så liten del går till åtgärder som är positiva ur klimatsynpunkt. Tabellen som ska visa påverkan på miljö kvalitetsmål är oseriös och redovisar inga negativa effekter och motsäger vad som sägs i textdelen.

Naturskyddsföreningens rikskanslis trafiksakkunniga har gjort en utvärdering av landets alla länstransportsplaner. Östergötlands plan är en av landets sämsta sett utifrån uppfyllelse av regeringens direktiv och fastställda mål för transportpolitik, miljö och klimat. Man påpekar att fyrstegsprincipen inte påverkat planen. Inga alternativ till valda objekten presenteras eller övervägs och inga medel anslås till attitydpåverkan.

Fokuseringen på högre farter och bättre framkomlighet för bilen och låg tilldelning till kollektivtrafik gör att uttalade målet att öka kollektivtrafiken inte kan uppnås. Den låga satsningen på cykel och dålig koppling mellan cykel och kollektivtrafik påtalas.

### **Hållbar transportplan**

För att visa ett exempel på vad satsning på hållbara transporter innebär väljer vi Stråk N2 Norrköping- Söderköping. Pendelstråket Söderköping-Norrköping är det tredje största i länet medan andelen kollektivresenärer är extremt låg. De två största pendelstråken Norrköping-Linköping och Mjölby-Linköping som fått pendeltåg har ökat snabbare mellan 1995 och 2007 enligt tabell på sidan 15. Det viktigaste behovet är alltså att bygga ut attraktiv, kapacitetsstark och miljövänlig kollektivtrafik. Spårväg är självklara lösningen och utbyggnaden första sträckan genom Norrköping pågår nu. Trafiksäker och attraktiv cykelväg saknas och kan byggas till låg kostnad ihop med spårbygget.

Pendeltrafiken på E22 mellan städerna utgör huvuddelen av bilantalet. Spårvägen kan alltså avlasta stor del av biltrafiken. Vägens säkerhet bör höjas genom mittbarriär, säkrare korsningar och sidoområden. Det finns inget sakligt skäl att bygga fyrfältighet. Det blir inte säkrare än 2+1 väg med mitträcke utan lockar bara till för hög hastighet som ökar bränsleförbrukning och avgasutsläpp. Kapacitetsmässigt behövs inte alls fyra filer varken idag eller när trafiken minskat. Att bygga motorväg innebär stort ingrepp i landskapet, är mycket dyrt och till ingen nytta.

Vägverkets förslag till förbifart i Söderköping är inte ändamålsenlig. Alla sträckningar som föreslagits missar antingen anslutningen till Linköping eller till Skärgården. Huvuddelen av trafiken på genomfarten har mål eller start i Söderköping så minskningen med förbifart blir obetydlig. Istället bör en miljöprioriterad genomfart byggas för att lösa dagens problem som annars kvarstår även med en förbifart. Det innebär en utformning av genomfarten som skyddar boende och oskyddade trafikanter så långt som möjligt samtidigt som genomfartstrafiken flyter på i måttlig och jämn takt. Erfarenheten visar att förbifarter ofta ökar trafiken i staden och ger oönskade effekter på handel, stadsmiljö och närrekreation.

Passagen över kanalen löses enklast med två öppningsbara broar en bit bredvid varandra där bara en öppnas i taget. För båttrafiken blir det som en slussning och landtrafiken behöver aldrig stanna, bara byta väg. Det är viktigt att inte krångla till för båtarna med båtlyft eftersom transporter på vatten blir viktigare i det hållbara samhället. Transporter på vatten är det minst energikrävande transportslaget.

Andreas Sahlman

För styrelsen  
Naturskyddsföreningen Östergötland