



Remissvar länstransportplan 2018-2029 Dalarna diariernr 2017/114

Satsa på att minska transporter, mer gång och cykel, kollektivtrafik, nya drivmedel, sänk hastigheterna och satsa *inte* på flyget.

I direktiven för länstransportplanen saknas klimatmålen. Det ska inte bara vara den regionala länsstrategin, med tillväxt som övergripande mål, som ska vara styrande för Länstransportplanen, även våra nationella och regionala klimatmål måste vara styrande. Planen borde absolut inte få leda till ökade utsläpp, framförallt inte på grund av ökad trafikmängd och ökade hastigheter. Vilket beskrivs nedan och i miljökonsekvensbeskrivningen.

Inledning

Utsläppen av växthusgaser ökar i Sverige och världen. Den senaste klimatforskningen visar att klimatförändringarna är större än det värsta scenariot i rapporterna från 2007. Det innebär katastrofala följder. Vi måste agera kraftigt – nu!

Våra samhällen kommer med säkerhet att utsättas för större påfrestningar under de kommande åren än någon av oss har upplevt. Ju snabbare vi kan ställa om Dalarna till hållbarhet desto bättre kommer våra medborgare att klara de kommande kriserna. Vi vill ha nollnettoutsläpp av växthusgaser till år 2030 - om 13 år.

Billig fossil energi kommer inte att finnas framöver. Hur ser vi då till att vi får fungerande samhällen? De måste se annorlunda ut. Det är genomgripande förändringar som krävs för att vi ska få ett fungerande samhälle där innevånarna kan få sina basbehov tillgodosedda. Matbehov, energiförsörjning och transporter måste kunna fungera när yttre tillförsel sinar.

Om vi inte startar omställningen i tid kommer den att bli smärtsam!

Utgångspunkten i samhället i stort är en fortsatt tro på tillväxtekonomin, att ökad produktion och konsumtion förbättrar våra liv och att teknikutvecklingen kan lösa problemen. Det är dags att ifrågasätta den utgångspunkten. Ständig tillväxt på en begränsad planet fungerar inte. Vi har inte tillgång till de 4 jordklot som krävs, om svensk konsumtion var normen för alla. En ekonomisk och ekologisk kris som beror på sinande naturresurser går inte att konsumera sig ur.

Transporterna, särskilt lastbilstrafiken, ökar hela tiden. Konsumtionsmönstret att i allt större utsträckning göra långa fritidsresor med flyg är globalt ohållbart. Även inköpsvanorna att handla med bil på externa stormarknader, istället för på gångavstånd, ger stor miljöpåverkan. Ökad koncentration av produktion och lagerhållning ger starkt ökad transportlängd av oförändrad varumängd. Ofta finns lagren rullande på vägen till och med.

Det räcker inte med att byta till förnyelsebara energikällor. Transportmängden måste minska. Det finns många bra sätt att underlätta för "källsortering" av resor/transporter. Vi måste se till att det går att ta sig fram på ett mer hållbart sätt, både för gods och människor. En fungerande kollektivtrafik är nyckeln till ett gott Dalarna att bo och verka i. Satsa på gång och cykel, järnväg, busstrafik och bygg system för samåkning, bilpooler m.m. Antalet bilar måste minska och drivas fossilfritt med el, biogas etc. Vid nybyggnation av vägar och järnvägar måste stor hänsyn tas till biologisk mångfald i skog och mark. Särskilt viktigt är det att värna jordbruksmarken.



Enligt 4-stegsprincipen borde inte Sälens flygplats byggas. Det är en stor investering som drar undan medel till andra mera hållbara och långsiktiga lösningar som ökad satsning på järnvägstrafik, upprustning av befintliga järnvägar och även nya järnvägsbanor. Dessutom är det ingen hållbar satsning, då flygets utsläpp inte torde minska drastiskt framöver. Endast genom minskat flygande kan flygets stora klimatpåverkan minskas. Det är ett felaktigt beslut att satsa på en ny flygplats i Dalarna, som ju dessutom redan har två stora flygplatser.

Trafikverket har en väl utvecklad metod att bedöma allmän lämplighet, *samlad effektbedömning* (SEB).¹ Trafikverket har dessutom redan utfört en SEB för flygplatsprojektet och genom beslut i maj 2015 fastställt denna.² Av intresse i detta sammanhang är främst den s.k. nettonuvärdeskvoten, NNK. Trafikverkets bedömningskriterier avseende NNK för Sälens Flygplats är följande:

<u>Kategori</u>	<u>Nettonuvärdeskvot</u>
Mycket hög lönsamhet	≥ 2
Hög lönsamhet	1-1,99
Lönsamt	0,5-0,99
Svagt lönsamt	0-0,49
Olönsamt	-0,3 - -0,01
Mycket olönsamt	$< -0,3$

En NNK på 0 innebär nollresultat, dvs. att investeringens nyttosida precis uppväger kostnadssidan. Följande tabell ur Trafikverkets SEB för flygplatsprojektet 2015 sammanfattar resultaten:

¹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Metod-for-samlad-effektbedomning/>

² Dnr LSM200.



Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
-831		Negativt		Ingen effekt		Olönsam

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som har värderats i kalkylen				
	Exempel på effekter år	Ej relevant	Nuvärde (mnkr)	Diagram
Resenärer	Tidsbesparingar		144	
Godstransporter	Ej relevant		0	
Persontransp.företag	Ej bedömt		0	
Trafiksäkerhet	Minskad biltrafik och bilolyckor		10	
Klimat	Koldioxidutsläpp		-55	
Hälsa	Buller		-10	
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell!			
Övrigt	Inbesparade kostnader i JA		-269	
SamEk Inv.	Investeringskostnad		-651	
Nettonuvärde			-831	
Nyckeltal utifrån prissatta effekter				
NNK- i=	-1,28	Informationsvärde NNK HÖG	NNK- i=	##### -0,87
Effekter som inte har värderats i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt	Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning	
Miljö	Klimat	Ingen effekt	Negativt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Hälsa	Ingen effekt		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Landskap	Negativt		Intrång och bariäreffekter
Övrigt	Resenärer	Ingen effekt	Ingen effekt	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Godstransporter	Ingen effekt		Ej relevant
	Persontransportföretag	Ingen effekt		Ej bedömt
	Trafiksäkerhet	Ingen effekt		Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
	Övrigt	Ingen effekt		Ej relevant
Sammanvägd effekter som ej ingår i nuvärde		Negativt	Ej angivet	

*Känslighetsanalys med högre kostnad; succesivkalkyl 85% eller motsvarande

Utan att gå in på detaljer kan det konstateras att slutresultatet av Trafikverkets SEB för Sälens flygplats är en NNK på minus 1,28. Projektet hamnar följaktligen med god marginal i kategorin "mycket olönsamt". Det är samhällsekonomiskt så olönsamt att mer än hela investeringsbeloppet inklusive skattebetalarnas bidrag på 250 mkr går förlorat. Transportstyrelsens i tillståndsbeslutet implicita påstående att flygplatsen uppfyller kraven på att vara lämplig från allmän synpunkt är följaktligen inte bara ogrundat utan direkt felaktigt.

Läs mer på <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Metod-for-samlad-effektbedomning/>



EU-målen

Att främja ökad rörlighet, för sysselsättning och tillväxt rimmar illa med målen att minska transportsektorns klimatutsläpp med 60% till 2050. Det blir en ekvation som blir svår att lösa. Särskilt om man satsar på ohållbar infrastruktur som flyg och underlåter att satsa på mer klimatvänlig infrastruktur som järnvägstrafik. Bra är dock satsningen på cykelvägar, men hjälper ju bara för korta persontransporter.

När det gäller tillväxt så är det mer järnvägstrafik som behövs fr a för industrins transporter. Industrins behov saknas i denna transportplan. Den verkar bara vara inriktad på persontransporter.

En väl fungerande infrastruktur är avgörande för Dalarna som ett av landets ledande besöks- och exportlän. Att få till stånd mer resurssnåla och miljövänliga transporter, är en av de största utmaningarna om miljömålen ska kunna uppnås.

Då kan man inte satsa på ökat flygande. Det har dessutom vår industri inte så stor nytta av. De behöver bra järnvägstransporter.

Regionala mål för transportsystemet

Att kunna ta sig till utbildningar och arbetsplatser med kollektivtrafik är bra och viktigt. Andelen distansutbildningar och distansarbeten ökar i vårt relativt glesbefolkade län, och bredbandsutbyggnaden är viktig och pågår för fullt.

Det är också viktigt att alla ska kunna nå kollektiva färdmedel på ett enkelt sätt. T ex de direktlinjer som etablerats de senaste åren har lämnat många människor utanför kollektivtrafiksystemet, eftersom man ansett att det är viktigare att komma fram snabbt än att alla människor ska kunna åka kollektivt. En bra kompromiss vore att snabba direktlinjer finns under högttrafik, men att man annars ska kunna kliva på och av bussen utefter stråken också. Dock kan man dra ner på antalet hållplatser där de ligger tätt. Vi är ett glesbygdslän och vi kan inte ha samma typ av kollektivtrafik som man har i mer tätbefolkade delar av Sverige.

Mobilitetsarbetet för att öka kunskap samt attityd- och beteendepåverkan vid val av transportslag är en bra åtgärd. Att få folk att verkligen åka kollektivt eller cykla är bra.

Dalarnas befolkning ska nå Borlänge/Falun inom 60 minuter. Hur ska det gå till? Från Idre eller från Malung, då måste man bl.a satsa rejält på upprustning av Västerdalsbanan.

Tjänsteresor med flyg ska absolut undvikas så mycket som möjligt. Det går inte att blunda för att flygets utsläpp är störst per personkilometer.

Fortsätta utveckla snabba direktbusslinjer i prioriterade regionala och interregionala stråk. Har Dalarna verkligen det befolkningsunderlag som kan göra detta effektivt? Utveckling av direktbusslinjer i prioriterade regionala och interregionala stråk kan slå hårt mot målet om attraktiva livsmiljöer, som kan finnas i glesare områden och i utkanter av samhällena.

Bedömning av brister: Bra att bygga ut järnvägen för ökad trafik och belastning. Men kapacitetshöjande åtgärder på vägnätet för 74 tons lastbilar ska inte vara prio ett. Satsa på att järnvägen tar hand om de tyngsta transporterarna istället.



Det behövs ingen förstärkt flygplatskapacitet. Snabba och frekventa tågförbindelser gör detta onödigt. Minska flygandet för klimatets skull.

Vägval 3 koncentrera

Varför är inte länets mindre orter inlemmade i tänket med stråk? Visionen måste väl vara att HELA Dalarna ska vara beboeligt? Vi är ju ett utpräglat glesbygdslän och folk vill bosätta sig på landsbygden, där det kan vara attraktivt att bo om kollektivtrafiken fungerar.

Varför ska vi hela tiden försöka härma de tätbefolkade storstadsregionerna? Vi måste utgå från våra kvaliteter och livsbetingelser här i Dalarna.

Dalarna ska bidra till att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen och år 2050 ska Sveriges transportsektor vara fossilfri. Hur ska det gå till i Dalarna, vilka åtgärder krävs? Det borde redovisas hur man tänker här. Vilka åtgärder måste vi vidta nu för att detta ska bli verklighet? Det måste finnas en strategi och ett åtgärdsprogram nu.

Åtgärdsplan

Pågående Hastighetsutredning med förslaget att till 2025 successivt anpassa hastigheterna längs de större vägarna till 80 respektive 100 km/tim (90 km/tim fasas ut), torde komma att kräva stora satsningar.

Hastigheten på våra vägar borde ta hänsyn också till utsläppsnivåer vid olika hastigheter och då optimera hastigheten till lägsta möjliga utsläpp. Vi kommer fortfarande att ha kvar många fossildrivna fordon i vår fordonsflotta framöver.

Vi tycker det är bra med satsningar på Dalabanan och Bergslagsbanan ur miljösynpunkt, liksom att bygga bort plankorsningar väg-järnväg.

Vi instämmer att det är viktigt att tillgodose den bilburna turismens ökade efterfrågan på alternativa drivmedel, så att man kan göra en resa inom hela länet.

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK – VÄG, JÄRNVÄG, FLYG – STATLIG MEDFINANSIERING (50%)

Ingen satsning på flyget! Men gärna på mer cykelbefrämjande åtgärder som att kunna ta med cykel på tåget och på bussen.

Satsa inga pengar på vägen till flygplatsen, utan rusta upp befintliga vägar i Västerdalarna, där underhållsbehovet är stort. Fortsätt rusta upp Västerdalsbanan också för persontrafik och bygg ut den till Sälen och Trysil.



Klimat

Steg 4-åtgärder på vägnätet ger oftast negativa effekter genom ökade utsläpp. Steg 4-åtgärder på järnvägsnätet ger dock i princip alltid positiva effekter på området klimat och energi. Sammantaget bedöms att planens åtgärder endast svagt bidrar till att nå klimatmålet.

Denna slutsats är häpnadsväckande. Arbetet med länsplanen måste leda till att klimatmålen kan nås.

Detta känns som en miljöfientlig länsplan - bättre borde vi kunna i Dalarna!

Naturskyddsföreningen Dalarna