



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

Bagsværd, den 10.08.2022

Nordiska rådet
Utskottet för tillväxt och utveckling i Norden

Förfrågan till Nordiska rådet angående klimat- och miljövänliga transporter i Norden

Disciplinen transport och hållbara och klimatvänliga transporter är ett otroligt omfattande och mångfacetterat kompetensområde. Som ni vet, är det mycket teknik inblandat.

Högteknologiska lösningar designas, nya byggmetoder utvecklas och nya byggmaterial introduceras och används, ny bullerreducerande asfalt för motorvägar tx Nya signalsystem för tåg rullas ut, implementeras och sprids – det ger upphov till många tekniska problem. Och det finns planer på förarlös tågdrift, tåg som styrs centralt; kort sagt, det finns ett stort fokus på ny teknik. Frågan om nya drivmedel är också stor; nya drivmedel för tåg: t.ex. batteri och väte. Och fortsatt elektrifiering (här har Danmark halkat efter med många förorenande och fossilbränsleproblematiska, dieseldrivna tåg på stambanorna och på de lokala och regionala banorna). Ny publikorienteret informationsteknologi til bus, tåg og skepstrafik.

Transportområdet har också blivit mycket akademiserat de senaste åren, med ett stort antal avhandlingar, rapporter och studier. Och det finns ett stort utbud av seminarier, workshops, möten och konferenser som tar upp alla möjliga infallsvinklar och aspekter av aktuell transportutveckling och transportproblem, transporter och klimat och den gröna omställningen eller omvandlingen av transporter.

Hållbara transporter har också en central position inom det politiska universum. Det är ett viktigt område för beslutsfattare att markera och profilera sig inom. Transporter och transportsätt, konventionella såväl som

gröna, är också föremål för ekonomiska modeller och beräkningar. Samtidigt finns det en viktig beteendedimension av transporten, som inte får underskattas. Hur mättas og hur beskrivs transportanvändarnas beteende, deras preferenser, deras val av transportmedel etc. Hur lockar man in bilister på tåg, spårvagnar och bussar? Hur man får dem att cykla? Vilka barriärer och hinder finns här? En annan välkänd utmaning är den ständiga fetischeringen av bilen och den eviga frågan: Privat bil kontra kollektivtrafik; vad kan man göra åt kollektivtrafiken för att kompensera för fördelarna med att äga en bil?

Och hur är det med cykling, hur gör vi det enklare och mer attraktivt att använda cykeln, hur främjar vi cykling, vilka incitament finns här? Skulle man kunna tänka sig att införa ett skatteavdrag för cykling? Og hur skaper vi en ideel cykelinfrastruktur?

Och slutligen finns det en mycket spännande gender-dimension, ett genuspolitiskt förhållningssätt til transport. På dette område ser vi en rad spännande undersökningar och teoretiska tillvägagångssätt. Det finns faktiskt en massiv maskulin dominans inom transportsektorn. Vi vet ju från undersökningar, att det finns en majoritet av kollektivtrafikanvändarna som är kvinnor. Det är alltså ett välkänt fall att fler kvinnor än män åker kollektivt samtidigt som det är "the heavy boys" och killarna i slips som sätter tonen och får genomslag när nya motorvägsprojekt och permanenta förbindelser mellan landsdelarna måste beslutas och genomföras.

Det är också helt fel att kvinnor är så sparsamt representerade på transportspecifika konferenser och seminarier. Och inom forskningen, bland "transportforskarna", som jonglerar med beräkningsmodeller som till exempel utesluter spårväg och klimatvänlig transportinfrastruktur. Och som nämnt i de beslutande kretsar och lobbyistforum som fattar beslut om infrastrukturprojekt – eller som står nära beslutsprocessen – och propagerar för vägprojekten och andra monstruösa klimatförstörande projekt och ger dem blåstämpeln.

De styrande partiernas och de styrande eliternas satsning på konventionell fossilbaserad transportinfrastruktur är ett mycket stort problem: Framför allt motorvägar och flygplatser. Men också parkeringsplatser och parkeringshus och den bilkörningsfasta gynnandet av individuella motordrivna transporter är mycket problematiskt. Man skulle kunna hävda att dessa sneda prioriteringar står i direkt konflikt med Nordiska Rådets politiska planer och strategier. Ur vår synvinkel kan kärnfrågan formuleras på följande sätt: Hur kan vi bekämpa och omintetgöra planer og projekter rörande klimatfientlig och

naturförstörande transportinfrastruktur? Även CO2-utsläpp i samband med byggnadsarbeten (broar, vägar, järnvägar) är en faktor vi måste förhålla oss till och söka beräkna och påvisa. När vi diskuterer hållbar transport.

Vilka är de grundläggande sakerna som vi kontinuerligt och undantagslöst måste främja för att forma framtidens hållbara transporter i en klimatvänlig riktning?

Bättre kollektivtrafik

Snabbare tågtrafik

Höghastighetsjärnvägar, vilket är en obestridlig prioritet i länder med stora geografiska avstånd, som Finland, Norge och Sverige, och som borde kunna fungera som ersättning för flygtrafik i store dele av Europa. Men i Danmark är för närvarande endast én höghastighetslinje (mellan Köpenhamn och Ringsted på Midtsjælland) tillgänglig.

Mer betoning på ***cykling och promenad***. Möjlighet att ta med cyklar på både tåg och bussar samt säker parkering av cyklar. Rådet för hållbar trafik i DK har antagit en cykelstrategi.

<https://baeredygtigtrafik.dk/rbt-cykelstrategi-cykling-som-central-transportform/>

Etablering av letbaner/spårvagn i storstäderna

Ett centralt fält är också ***stadsplanering och fossilfri transport, planering för bilfria stadsdelar***.

Denna typ av prioritering omfattar t.ex gröna enklaver och miljözoner, nollutsläppsområden reserverade elektriska fordon. Och att bibehålla principen om stationsnärhet inom stadsutveckling.

I sammanhanget finns det anledning att nämna ett poddbidrag som finns inom Trivectors "Esplanad - podd om staden, trafiken och framtiden": Avsnitt 39 – "Susanna Elfors om tågsemester och kvartersutveckling som en del av ett hållbart samhälle". Ett citat från det inledande omnämmandet av podden: "Susanna Elfors har länge arbetat med hållbar stadsutveckling och hur man kan minska bebyggelsens negativa miljöpåverkan. Hon var dessutom en av grundarna till Facebookgruppen "Tågsemester" som nu har nära 125 000 medlemmar.

Esplanad har träffat Susanna för att diskutera varför stadsutveckling är viktigt och kring hennes nya satsning "Kvartersutveckling" som handlar om att utveckla livet mellan husen och skapa trivsamma och hållbara kvarter. Med en fastighetsbransch i förändring handlar det om att arbeta med samverkan, delningsekonomi och hållbar mobilitet, för att nämna några exempel."

<https://www.trivector.se/inspiration/podden-esplanad/>

Det är viktigt att formulera policyer och strategier som konfronterar och tar bort de automatiska och spinala föreställningarna om tillgång till parkering i stadskärnor och områden med mycket bostäder (lägenheter). Det krävs nytänkande om vi ska utöka de bilfria ytorna i innerstaden. Med andra ord måste körning och parkering vara föremål för strikta restriktioner i de centrala stadsdelarna. Det finns intressanta beskrivningar av framgångsrika initiativ och projekt som syftar till att minska eller ta bort parkeringsplatser för bilar. I Milano har parkeringsplatser därmed gjorts om till öppna ytor. Alexander Stähle hänvisar i en tweet till en beskrivning av en sådan konvertering i norra Italien: "Milan turned 250,000 square feet of parking into public space."

<https://www.fastcompany.com/90763875/milan-turned-250000-square-feet-of-parking-into-public-space>

På en konferens i Helsingborg anordnad av det såkaldte Greater Copenhagen-projekt för storstäderna på båda sidor om Öresund, några år sedan, kunde lyssnas på en presentation af Charlotta Szczepanowski, chef för hållbarhet, Riksbyggen i Sverige med rubriken "Vad kräver företagen av framtidens infrastruktur?" Charlotta Szczepanowskis presentation – på Nordisk infrastrukturkonferens i Helsingborg den 25 januari 2018 – var ganska intressant eftersom hon beskrev ett försök till målmedveten innovation i utformningen av framtida bostäder i områden i Sverige (större flerbostadshus) med mindre tonvikt på bilägande och bilberoende. Bilens roll kommer att minska, och det är filosofin att människor ska kunna bo i ett bostadskomplex utan att äga sin egen bil! Och tekniken går snabbt! Vi byggare vill designa städer för människor och inte för bilar, läs det positiva programmatiska slutbudskapet. Här är verkligen något vi måste hålla ett öga på som förespråkare för progressivt transporttänkande.

Bränsle/drivmedel

På denna punkt finns det anledning att uppmärksamma specialtidningen *T&E Bulletin*, July 2022: "Biofuels have been an unmitigated disaster. Time to fix Europe's dumbest climate policy.

Further in this bulletin:

Leader

Biofuels have been an unmitigated disaster. A revision of the EU's green fuels law is an opportunity to remove biofuels mandates which are fuelling deforestation and food price rises.

Cars

New research shows that solid state batteries can reduce the carbon footprint of an electric car battery by up to 39%. Read more about the batteries of the future.

The EU has agreed to stop the undercounting of plug-in hybrid vehicle emissions. From 2025 a new system should end the emissions scandal that is misleading consumers and allowing carmakers to significantly weaken their CO2 targets.

In Spain, corporate cars are responsible for over two-thirds (72%) of CO2 emissions from newly registered cars. Data shows that it's both economically and environmentally beneficial to move to electric.

Aviation

What would the airline industry do if they were serious about achieving carbon free flying in 2050? A landmark vote in the European Parliament secured the role of sustainable fuels in the decarbonisation of European aviation.

This summer's air travel is utter chaos. But can your business stay immune? A word from our corporate travel campaign.

Public transport

The Netherlands, Finland and Norway lead the way on purchasing zero emission buses with Austria, Czechia, Slovakia, Croatia and Estonia lagging behind.

How can countries and cities benefit from affordable, clean electric buses? A 100% ZEV bus sales target in 2027 will be key.

Clean cities

Planning your summer holiday? Watch out for more pollution barriers than ever before. 320 cities in Europe now restrict older vehicles, which are typically more polluting. The Clean Cities Campaign has more.

(Un)sustainable finance

The European Parliament voted in favour of labelling fossil gas 'green' in the biggest act of greenwashing in history.”

Det anges att Nederländerna, Finland och Norge leder vägen när det gäller att köpa nollutsläppsbussar med Österrike, Tjeckien, Slovakien, Kroatien och Estland som ligger efter.

Rådet för hållbar trafik i Danmark (RBT) backar upp biofuels-kritiken från organisationen Transport & Environment och vi lägger till: Stoppa därför biobränslen i bilar, bussar och lastbilar!

Här ska Nordiska Rådets Utskott för tillväxt och utveckling i Norden följa upp och trycka på!

Transport och hälsa

Det finns också anledning att uppmärksamma ett nytt faktablad „Mobility as an important health factor” som publiceras av organisationen VCÖ i Österrike. I detta tillkännagivande anges att “Traffic is the cause of numerous health damages due to exhaust gases, traffic noise and accidents. Sealed asphalt surfaces of roads and parking spaces lead to health impairing “heat islands” on hot days. The urban population is particularly effected”. Nämda Factsheet finns att ladda ner från VCÖ:s hemsida:

<https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/mobility-as-an-important-health-factor>

Flyg

Ett av de mycket stora fokusområdena och problemområdena generellt är kampen mot klimatförstörande flyg och motståndet mot flyginfrastrukturen, flygfältsutbyggnaderna och i Danmark utbyggnaden av Kastrups flygplats. Lyckligtvis har denna diskussion fått extra fart, extra input i den högaktuella diskussionen om SAS' framtid. Det är fortfarande osäkert om SAS har en framtid, vilken roll SAS har, vilka målgrupper och segment som ska orienteras mot etc. Mediernas berättelser och tidningsrubriker har handlat om semesterfirare och turister som blir strandsatta på orter utomlands, flyg som ställs in, etc. Men en kritisk och analytisk blick på flyg och klimat saknas i den utsträckningen. Och politikerna i Nordiska Rådet måste också ha modet att ignorera *business as usual*, mainstream-synpunkterna och ensidiga tillkännagivanden från affärslobbyister. Flygbolagens och flygplatsernas roll bör spelas ut och andra och mer klimatvänliga transportformer bör ersätta

flygtrafiken. Milstolpar bör sättas upp för nedskalning av flygtrafiken och avveckling av flygplatser.

Ett aktivt motstånd mot flygtrafik/transporter finns inom organisationen **Stay Grounded** se <https://stay-grounded.org/> I Danmark har vi ett gräsrotsforum **Bevar Jordforbindelsen** <https://bevarjordforbindelsen.dk/>

Det kan också nämnas **CPH Uden Udvidelse**, en medborgargrupp på Amager, som är emot utbyggnaden av Kastrup flygplats <https://cph-udenuidvidelse.dk/>

Det finns också anledning att lyfta fram den europeiska **NGO Back on Track** vars centrala prioritet och flaggskeppsfråga är nattågets återkomst <https://back-on-track.eu/meetings-and-activities/>

Nattåg

Nattåget är en mycket omdiskuterad fråga. Och nattåg är också ett komplext område med stort avstånd mellan ideal och verklighet, mellan politiska avsikter och tillkännagivanden. Vi bevittnar framsteg och små segrar men också motgångar. Utbyggnaden av nattåg borde vara självklar och obestridlig i både Norden och Europa, men det är svårt att etablera och genomföra konkreta och synliga åtgärder inom nattågsområdet. Nationella och kommersiella intressen verkar ibland dominera. Vi saknar förverkligandet av den politiska välviljan och synliga resultat. Och det finns ett stort behov av helhetsplanering inom detta område, vilket innebär samordning och överenskommelser mellan stater, operatörer och EU (och kanske också ett nordiskt transportministerråd, som tyvärr inte finns i dag!). Här skulle Nordiska Rådet kunna driva på. Det skulle vara uppenbart. Som läget är i dag, ligger den österrikiska tågoperatören ÖBB i framkant med nattågskonceptet NightJet. ÖBB har investerat i förvärvet av 33 nya sovvagnståg från tyska Siemens.

Från Rådet för hållbar trafiks sida har vi pekat på, att det har uppstått en mycket frustrerande situation med bristande dansk-svensk uppföljning på nattåget Malmö - Bryssel, som politikerna lovade oss för augusti 2022. Den kom som bekant inte, och enligt den danska ministern för Transports svar till oss, det händer faktiskt ingenting vid det här laget. Här behövs ett dansk-svenskt politiskt initiativ och det vore uppenbart att Nordiska rådets utskott markerade ställningstaganden i just denna fråga.

Godstransporter. Lastbilar vs. järnväg är också en viktig fråga i diskussionen om hur vi främjar och bygger ut hållbara transporter. Även här bör Nordiska rådets kommitté förmedla konkreta synpunkter.

Vi får heller inte glömma en så viktig aktuell sak som **minskning av energiförbrukning/energianvändning** i samband med transporter, för närvarande (Ukraina) och i framtiden. Här kan vi hänvisa till IEA, International Energy Agency, som förmedlat några viktiga och högaktuella energisparråd/tips. Vi hänvisar till IEA <https://www.iea.org/reports/playing-my-part>

Den rådande transportekonomiska regimen och de socioekonomiska modellerna

De, som agiterar för hållbar, klimavenlig transport, må också vara beredd att genomföra problematisering och punktera vanetänkandet och de konventionella uttalanden och argument som i så stor utsträckning återfinns i det politiska etablissemangets budskap när det gäller beräkningar, siffror och modeller t.ex. trafikmängder och biltrafikvolym på motorvägar och siffror som ska stödja nya väganläggningar.

Det är en central kritikpunkt att beräkningsmodellerna inte tillräckligt omfattar klimat, miljö, natur, hälsa och grön omställning. Det är en avgörande invändning i det här fallet.

Och ändå fortsätter motorvägsexpansionen i de nordiska länderna. Men kritikpunkterna är välkända och både transportforskare, gräsrotter, medborgargrupper och motståndare till konkreta vägprojekt har i årtal visat motorvägsförlängningarnas meningslösa natur. En nyligen genomförd kritisk studie i USA presenteras med titeln "The Unstoppable Appeal of Highway Expansion: Billions have been spent to widen urban highways to ease traffic jams. Here's why it never works".

https://www.bloomberg.com/news/features/2021-09-28/why-widening-highways-doesn-t-bring-traffic-relief?utm_medium=social&utm_source=twitter&utm_content=citylab&utm_campaign=socialflow-organic

Den refererade studien är ett amerikanskt bidrag till debatten om motorvägsutbyggnader och utbyggnad av vägkapacitet. Det är allmänt känt inom transportforskningen att vägförlängningar generellt sett inte har någon effekt. Det kommer inte att dröja många år innan vägkapaciteten är fullt utnyttjad, till fullo, och trängseln och köerna återkommer.

Norden och transportpolitik

Men hur ser det ut med den *progressiva transportpolitiken* i Norden och närmare bestämt det nordiska samarbetet i förhållande till byggande av järnväg över nordiska gränser? Och uppgradera de befintliga linjerna?

Här kan det vara intressant att göra en avstickare bakåt i tiden, till GREATER COPENHAGEN Nordic Infrastructure Conference i Helsingborg den 25 januari 2018 i (Dunkers Kulturhus) [Utdrag ur Leif Kajbergs anteckningar, Leif är sekreterare i Rådet för hållbar trafik, DK]:

...”Då lämnades scenen till Stein Erik Lauvås, som är transportföredragande i utskottet för tillväxt och utveckling i Norden i Nordiska rådet. Och nu blev det riktigt intressant, sett med Rådet för hållbar trafiks ögon och i förhållande till vårt förslag om utbyggnad av järnvägen över landsgränserna i Norden och snabbare och mycket mer flygkonkurrenskraftiga tågförbindelser mellan storstäderna i Norden, vilket bland annat förutsätter en upprustning av järnvägen mellan Göteborg och Oslo (dubbelspår måste bland annat upprättas). Först fick vi lyssna på lite snack om potentialen för Norden och Norden som tillväxtregion, även globalt. Men så blev Stein Erik Lauvås mer konkret och kritisk: För det släpar efter på transportområdet inom det nordiska samarbetet! 2005 avskaffades transportministerrådet, det var ett felaktigt beslut, och det måste rättas till! Ett nytt ministerråd för transportområdet behövs! Det finns rekommendationer i Nordiska rådets regi om transport och transportexpansion, men det saknas en egentlig nordisk centrerad samordningsstrategi på detta område. Och det är du här i lokalen, på de olika politiska nivåerna du befinner dig på, som ska trycka på för att en nordisk samordningsstrategi för transportområdet formuleras! Lauvås tillade att ett nordiskt ställningstagande nu har utarbetats, i Nordiska rådets regi, i samband med gårdagens konferens för transportpolitiker (nordiska riksdagsledamöter) i Stockholm (24 januari).

Länk: <https://www.norden.org/da/nordisk-raad/sager-og-dokumenter/a-1755-tillvaext>

Här kan du ladda ner dokumentet Kommittéförslag om nordisk transportpolitik, pdf-fil (Utskottet för tillväxt och utveckling in the Nordic , A 1755 growth). 15 olika förslag har antagits, enhälligt. Men ett tydligt hinder är förstås finansieringen, ekonomiska medel behövs!

De nordiska ländernas regeringar måste därför diskutera de ekonomiska konsekvenserna av förslagen och möjliga finansieringsåtgärder. Det är klart att förslag på järnvägsuppgraderingar, till exempel mellan Köpenhamn-

Göteborg-Stockholm, kommer att möta motstånd från bilister och från transportbranschen (lastbilar). Man borde kanske överväga att skapa en nordisk investeringsbank. Vad som också är väsentligt är en gemensam nordisk utlysning/märkning, vad gäller transportinfrastruktur, gentemot EU (Norge står visserligen utanför EU, men deltar i EES-samarbetet). Här är det viktigt att nå en gemensam nordisk ståndpunkt/attityd. Men strategivitboken och gårdagens enhälliga nämndbeslut i Stockholm (24 januari 2018) är en bra utgångspunkt.

Lauvås och grävmaskinerna

Stein Erik Lauvås lyfte också fram vikten av att anordna ett nordiskt toppmöte för ländernas transportministrar. De lokala och regionala myndigheterna/-politikerna och företagsledarna ska ställa starka och långtgående krav på regeringar och nationella politiker (riksdagsledamöter) i de enskilda nordiska länderna. Dessa förslag från Nordiska rådets särskilda kommitté måste helt enkelt genomföras, betonade Lauvås. Det handlar om att få planeringen samordnad mellan länderna och att få finansiering! Och så behöver vi bilder från grävmaskiner! Det handlar om att kontinuerligt, hela tiden, visualisera byggfasen av uppgraderingsprojekten! För om bilder av entreprenadmaskiner i aktion inte kontinuerligt sprids, då kommer de, maskinerna, att försvinna!

Och då får vi dem inte tillbaka! Det behövs en övergripande planering, det är det mest ekonomiskt rationella. Men det löser sig nog för oss! Om vi trycker på, håller fallet/ärendet varmt och ställer krav! Ring oss kl 20:00 på kvällen och gör en reklamation! Ställ frågan: Hur långt har du kommit? Så slutade Stein Erik Lauvås nordiska peptalk.

Det finns verklig anledning att hålla fast vid kravet på inrättandet av ett nordiskt transportministerråd. Inom ramen för ett sådant forum bör det också vara möjligt att exempelvis jämföra och diskutera de avtal om transportinfrastrukturen som ingås och genomförs i varje enskilt nordiskt land. Syftet skulle här vara att föra en samordnad diskussion om stora och långtgående infrastruktursatsningar på nationell nivå och väga dessa mot gemensamma nordiska behov.

Bättre tågförbindelser mellan storstäderna i Norden

Utbyggnaden av tågförbindelser och förbättring av gränsöverskridande tåginfrastruktur i Norden är mycket viktigt, och här borde verkligen ansträngningar göras: "En ny toglinje Oslo–Stockholm, der kan kjøres på på under 3 timer, ligger på bordet. Planen høster begeistring hos norske politikere." Men det som står på spel och som presenteras är en

privatfinansierad järnväg. Och det kritiseras bl.a. av vänsterflygeln i Norge. <https://www.aftenposten.no/norge/i/2dPG1/en-ny-toglinje-der-oslostockholm-kan-kjoeres-paa-paa-under-3-timer-ligg>

Det är klart att det är mycket fokus på planer och önskemål för Oslo-Stockholm, men Oslo-Köpenhamn får inte glömmas bort. Det finns ett stort behov av att uppgradera hela denna sträcka mellan två nordiska huvudstäder.

Riktigt intressant är förslaget, från norsk sida, om en nordisk tågtriangel. Omnämmandet av denna tågvision kan hittas i en tidningsartikel: "KRONIKK: Sette seg på toget i Oslo og gå av i Stockholm under tre timer senere? Ikke science fiction, men en høyst reell mulighet hvis norske og svenske myndigheter åpner for ny organisering og finansiering av jernbane. Med opprustning av strekningen Oslo–Gøteborg–København kan i tillegg mange av de over 2500 lastebilene som hver dag ruller over Svinesund erstattes av godsvogner på tog." Artikel af ØYVIND SÅTVEDT. Samarbeidsalliansen Osloregionen mener, at jernbanen må være ryggraden både i Norges og Nordens fremtidige transportsystem. Jernbanen er utslippsfri, trafikksikker, komfortabel og beslaglegger lite areal. Dette har vi lagt stor vekt på i vårt høringssvar til Nasjonal transportplan (NTP), hvor vi dessuten etterlyser perspektiver som strekker seg lenger enn til svenskegrensen. Kan stå ferdig i 2032. Samferdselsministeren har nylig varslet at mange vil bli skuffet når Nasjonal transportplan legges frem våren 2021, ikke minst la han vekt på at jernbane er svært kostbart." [13.10.2020] <https://samferdsel.toi.no/meninger/grenselost-potensial-i-nordisk-togtriangel-article34685-677.html>

Men det nordiska transportpolitiska samarbetet är otillräckligt:

Hård kritik mot bristfälligt nordiskt transportsamarbete [maj 2022]

De nordiska regeringarna smyger sig fram när det gäller frågan om ett förstärkt samarbete kring transportinfrastruktur. Nordiska Rådet har under många år uppmanat regeringarna att stärka samarbetet genom att inrätta ett separat ministerråd för transportfrågor. Hittills har man valt att inte möta den önskan. Sverige har visat sig vara den största motståndaren. Nu utmanas den svenska transportministern av svenska riksdagsledamöter. ...
... Nordiska Rådets kommitté för tillväxt och utveckling i Norden presenterar nu ytterligare ett förslag, där de starkt rekommenderar att Nordiska ministerrådet inrättar ett ministerråd för infrastruktur med ansvar för transport och digitalisering. Det är den socialdemokratiska gruppen i Nordiska Rådet

som har tagit initiativet till förslaget. <https://www.norden.org/da/news/haard-kritik-af-mangelfuld-nordisk-transport-samarbejde>

Den nordiska ambitionen är att Norden ska vara världens mest integrerade region. I så fall är det viktigt med en integrerad transportinfrastruktur. Redan 2018 bad ett enigt Nordiskt Råd de nordiska regeringarna att inrätta ett formellt ministerråd för transporter. Det har fortfarande inte hänt. Nu har Kjell-Arne Ottosson från Kristdemokraterna, som är ledamot i Utskottet för tillväxt och utveckling i Norden, tagit upp frågan i en interpellation [fråga godkänd av riksdagen] till infrastrukturminister Tomas Eneroth i Sveriges riksdag. .

Men lägg märke till formuleringen. De skriver 'bara': "Den nordiska ambitionen är att Norden ska vara världens mest integrerade region". Inget om hållbarhet. Nordiska Rådets handlingsplan för 2021-2024 har i övrigt titeln Norden som världens mest hållbara och integrerade region:

<https://www.norden.org/da/information/handlingsplan-vision-2030>

Men, hävdas det, frånvaron av heltäckande lösningar för den nordiska transportinfrastrukturen försvagar såväl den nordiska rörligheten som näringslivets konkurrenskraft och lönsamhet. Dessutom motsätter man sig statsministerns vision om att göra Norden till världens mest hållbara och integrerade region. Det menar ett enat Nordiskt Råd, som backas upp av ledare från näringslivet...[23.10.2019]

<https://www.norden.org/da/nyhed/det-skorter-pa-politisk-vilje>

Och denna kritiska iakttagelse måste tyvärr fortfarande sägas vara relevant.

Nordiska Rådet: I sin rapport om budgetöverenskommelsen framhåller Nordiska Rådet önskemålet att ett ministerråd för transportfrågor inrättas så snart som möjligt. Rådets presidium ställer sig bakom begäran, och den ingår också i en överenskommelse mellan Nordiska ministerrådet och Nordiska rådet. – "Inrättandet av ett transportministerråd skulle ligga helt i linje med fokus på både integration och grön omställning, säger Nordiska Rådets vice ordförande Annette Lind. Vi tror att det redan befintliga samarbetet blir mer effektivt om strukturerna för samarbetet fixeras, konstaterar hon. ..."

[Urval av Nordiska Rådets nyheter 2 november 2021

<https://www.norden.org/da/news/enighed-om-det-nordiske-budget>]

Och **Föreningen Norden** stödjer det: ... "felles jernbane mellom nordiske byer vil bidra mot landenes felles mål om å bli verdens mest integrerte og

bærekraftige region. En start kan da være et nytt nordisk ministerråd for transport, der ansvarlige ministre møtes regelmessig. ..."

Denna formulering ingår som en del av en artikel om Norden och NATO av Espen Stedje, generalsekreterare i Föreningen Norden och Fredrik Emil Aas, politisk rådgivare på Föreningen Norden. Publicerad i Dagbladet, 28 april 2022. Går att läsa på:

<https://www.dagbladet.no/meninger/et-dramatisk-vendepunkt/75940643?fbclid=IwAR0IHhEA3ACrsQ7qrlSHK4xMxRFPHiFY6YhkqZC8uuJEao5yEshR07PHGEU>

Och ytterligare en viktig artikel som informerar om **Föreningen Nordens** prioritering av de gränsöverskridande tågförbindelserna inom Norden: **Tåg kan förändra Norden**. "Generalsekreterare Espen Stedje påminner oss om vad debatten om tåg VERKLIGEN handlar om, nämligen människor och möjligheter": <https://www.norden.no/artikler/tog-kan-endre-norden>

Foreningen Norden: Tog har mange fordele og potentialer. Tog kan endre Norden!



Här presenteras många bra argument som även kan användas i icke-höghastighetsjärnvägssammanhang.

Tågresornas kvaliteter och fördelar

Och bra argument för tågresor presenteras också i en podcast av Per J. Andersson: "Avsnitt 37 – Per J Andersson om tjustningen med tågresor och vad Coronakrisen innebär för resandet framöver" (ingår i Trivector: "Esplanad - podd om staden, trafiken och framtiden"). Citat från inledningen: "Per

berättar om tjustningen med tågresor, var den bästa tågtrafiken finns och ger tips på spännande tågresor att göra.

Vi diskuterar även hur coronakrisen påverkar vårt resande, nu och framöver. Kommer vi att börja resa som tidigare och krävs anpassningar för att vi ska känna oss trygga t.ex. i kollektivtrafiken? Per tar också upp de svårigheter som finns kring tågresande, och jämför bland annat med flygets möjlighet till enkla bokningar världen över. Vad krävs för att det ska bli likadant med tågresandet?" <https://www.trivector.se/inspiration/podden-esplanad/>

Det är också självklart att nämna en podcast som återger ett samtal med *Poul Kattler* om tågresor i Europa. Podden är producerad och distribuerad av den danska miljöorganisationen NOAH. Poul Kattler är ordförande i NGO Council for Sustainable Transport, Danmark. I samtalet lyfts följande centrala fråga fram: "Varför är det inte lättare att resa mellan EU-länder med tåg, trots att det är en av de mest miljövänliga transportformerna? Vart tog de europeiska nattågen egentligen vägen? Och varför släpar EU-kommissionen och EU:s medlemsländer på det här området?" Länk för att lyssna här: <https://www.buzzsprout.com/1599775/10822268-tog-i-europa>

Nordiskt nattågssamarbete

Trycket ökar på att återställa nattågsförbindelserna mellan de nordiska huvudstäderna och vidare in i Europa. Detta vill Kommittén för tillväxt och utveckling i Norden förstärka. De lägger nu ett konkret förslag för att få nattåget på spåren igen. ..

Kommittén för tillväxt och utveckling i Norden behandlade förslaget från den nordiska gröna vänstern vid ett virtuellt möte onsdagen den 29 april 2020. Pyy Niemi, som är ordförande i utskottet, är nöjd med att utskottet enhälligt stöder förslaget. ..

<https://www.norden.org/da/nyhed/nattoget-ruller-videre-i-nordisk-raad>

Men vad är statusen? Finns det fortsatta framsteg med dessa planer?

NJS

Det förtjänar att understrykas att det finns nordiskt samarbete inom plattform- och paraplyorganisationen **NJS – forum för nordiskt järnvägssamarbete** (NJS), med nationella avdelningar för Danmark, Norge, Sverige och Finland och en tidning för medlemmarna. Tidningen lägger stor vikt vid att beskriva och förmedla faktainformation om aktuell infrastrukturutveckling och nationella planer och statusbeskrivningar i de fyra

nordiska järnvägslanderna; nationella seminarier hålls, både fysiska och virtuella <https://njs.one/>

NJS beskriven som ”nettverket for deg som har en profesjonell interesse for jernbanespørsmål i Norden. NJS jobber for å fremme nordisk samarbeid, utvikle medlemmenes kompetanse og styrke jernbanens konkurransekraft. NJS bedriver verksamhet i Danmark, Finland, Norge og Sverige.”

NJT Nordisk Järnbane Tidskrift

Huvudvikten ligger som sagt på det deskriptiva. Artiklar förs om den nationella utvecklingen i de fyra nordiska länderna. NJS och NJT synliggör därmed det nordiska samarbetet inom ett sektorsspecifikt område, nämligen järnvägen, men kanske lite mer skulle kunna göras genom att komma med konkreta samarbetsförslag ang. järnvägsutbyggnad och tågdrift över gränserna inom Norden. Det vore självklart att ta med samarbetsdimensionen i Norden inom järnvägssektorn i tidskriftens innehåll.

NJS – et forbilledligt sektorspecifikt nordisk samarbejde

- NJS - forum for nordisk jernbanesamarbeid
- NJT Nordisk Järnbane Tidskrift



Det finns också anledning att nämna ett norskt intresseforum för tåg och järnväg:

For Jernbane. Syfteformulering: ”For Jernbane er en frivillig, landsdekkende organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målet er redusert belastning fra transportsektoren på miljø og helse”

<https://jernbane.no/index.php> For Jernbane ger ut en tidning, en medlemstidning **For Jernbane**: <https://jernbane.no/medlemsblad/index.php>

Men hur är det med **Europa och EU**? För vi skulle också vilja ha fler nattåg, och fler gränsöverskridande tågförbindelser över nationsgränserna i Europa/EU!

Det finns därför ett akut behov av:

- En **pool av nya vagnar** (främst för nattåg) så att kapaciteten för nattåg kan utökas mycket snabbt i Europa
- Det ska vara enkelt att hitta **fullständiga tidtabeller** och **lätt att köpa biljetter**, även de billigaste, lika enkelt som med flyg
- Att det kan finnas **ett tätt nätverk av europeiska persontåg över gränserna** före 2030, för att detta ska ske måste en ekonomisk modell ges med offentligt initialstöd för sträckor (både natt och dag).
- **Rättvis konkurrens mellan järnvägar och andra transportslag.** Långfärdsbussar, flygplan och lastbilar är kraftigt underskattade.

Vi är på fel kurs, det är hög tid att agera

Men det finns ett akut behov av en grön omställning av transportsektorn. Och tyvärr går det åt fel håll: Den motoriserade trafiken växer, bilförsäljningen har de senaste åren, åtminstone i Danmark, visat uppåtgående trender (det finns tecken på stagnation för närvarande på grund av konsumenternas osäkerhet, den ekonomiska utvecklingen nationellt och globalt, inflation etc.). Politikerna har backat från att införa högre beskattning av bilar och bilbränsle, och politiker och regeringar i de nordiska länderna fortsätter att godkänna och genomföra stora klimatförstörande vägprojekt och samtidigt är de alldeles för lyhörda för billobbyn och de traditionella förespråkarna för mer asfalt.

Men som Søren Have från tankesmedjan CONCITO (Danmark) skriver så kan vi inte längre fortsätta på samma spår, transportsektorn kan inte längre köra fri. Søren Have inleder sitt debattinlägg från maj 2022 med följande uttalande: "Med IPCC:s senaste rapport står det klart att det är bråttom att minska CO2-utsläppen. Och även den transporten måste se för att komma in i kampen. Det gäller särskilt oss i Danmark, eftersom det måste finnas utrymme för att utvecklingsländernas transportutsläpp kan öka." Men det gäller helt klart även andra nordiska länder. Se länk:

<https://concito.dk/nyheder/transportsektoren-kan-ikke-laengere-koere-paa-frihjul-klimakampen>

Och här har Nordiska Rådet en central roll: Rådet ska kontinuerligt och uthålligt verka för en grön omställning av transporter och transportområdet. Nordiska rådet ska pressa på, ta initiativ och vara utåtriktad och offensiv!

*Rådet for Bæredygtig Trafik (Council for Sustainable Transport) (RBT) har sitt säte i Köpenhamn, men vår verksamhet omfattar Danmark i stort. Vi är ett danskt **transportpolitiskt gräsrotsforum**, en NGO. Vi förhåller oss till, beslutar om och hanterar en rad eller mångfald av frågor och utmaningar inom hållbara transporter och kollektivtrafik och arbetet med att göra transportsektorn grönare och klimatvänlig (t.ex. genom att satsa på cykling). Vårt huvudfokus är Danmark, men vi är också mycket intresserade av de gränsöverskridande tågförbindelserna i Norden och i EU-länderna. Samtidigt har vi ett starkt flygkritiskt ställningstagande.*

Rådet för hållbara transporters hemsida: <https://baeredygtigtrafik.dk/>

Kontaktperson i detta ärende: Leif Kajberg, Leif_Kajberg@hotmail.com

Med venlig hilsen

Leif Kajberg