

**Till  
Näringsdepartementet,  
103 33 Stockholm**

n.registrator@regeringskansliet.se  
n.nationellplan@regeringskansliet.se

N2015/4305/TIF

**Inriktningsunderlag inför transportinfrastruktur-  
planeringen för perioden 2018-2029**

## **Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen**

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen vill framföra att det är oansvarigt att belasta framtida generationer med Förbifart Stockholm och andra stadsmotorvägar i Stockholm såsom Östlig förbindelse. Den skuldbörda dessa medför i form av omfattande miljö-, klimat- och hälsomässiga samt ekonomiska konsekvenser och minskad rörelsefrihet via miljövänliga transportmedel kommer inte att kunna klaras och kompenseras av kommande generationer.

Den internationella överenskommelsen från Parismötet med det nya klimatmålet att sträva mot en maxhöjning av jordens medeltemperatur på 1,5 grader ökar dessutom kraven.

**Förbifart Stockholm måste omedelbart stoppas liksom planeringen av Östlig förbindelse eftersom de ökar biltrafiken och klimatutsläppen.**

Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm, bestående av 20-talet föreningar/organisationer, har under ett flertal år i likhet med ett stort antal klimat- och trafikforskare framhållit Förbifart Stockholms negativa effekter avseende framtida klimatgasutsläpp. Förbifart Stockholms planering, tidsvinster, samhällsnytta och finansiering via trängselskatt förutsätter ökning av biltrafiken i regionen med ca 70% och ökning av innerstadstrafiken och trafiken över nuvarande tullsnitt med drygt 30% till 2035 jämfört med 2007. Detta skulle medföra dubbelt så stora klimatgasutsläpp från trafiken i regionen jämfört med vad som är acceptabelt om Sveriges klimatmål skall kunna nås.

Förbifart Stockholm är på grund av sin dragning inte anpassad för busstrafik. Förbifart Stockholm minskar på olika sätt förutsättningarna för utbyggnad av effektiv kollektivtrafik i regionen. Detta gäller såväl avseende trafikantunderlag som finansiella resurser.

Vi refererar till och citerar här del av Sveriges Radios, Ekots sändningar, från fredagen 26 februari.:

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=6377137>

”I november lämnade Trafikverket sitt underlag till regeringen. Det underlaget har kritiserats från flera håll, för att inte ta tillräcklig hänsyn till hur transportsektorns påverkan på klimatet kan minska.

[Ekot kunde i december avslöja](#) att Trafikverkets ledning stoppat en klimatrapport som skulle ha ingått i underlaget till regeringen. Det är den rapporten som nu har publicerats. Men nu kommer den alldeles för sent, menar Naturvårdsverket.

– Vi har inte kunnat ta ställning till vad den här rapporten tillför underlaget, när det gäller hur man ska integrera klimatpolitiken med utvecklingen av transportsystemet. Och det finns ingen möjlighet att hinna göra det heller, för remisstiden går ut på måndag, den 29 februari, säger Joanna Dickinson, handläggare på Naturvårdsverket.

**Medan Trafikverkets tidigare** underlag fokuserar på att det är energieffektivare fordon och förnybar energi som behövs för att minska utsläppen, så konstateras i klimatrapporten att det inte kommer att räcka för att nå klimatmålen. Biltrafiken behöver också minska och planerade, nya vägprojekt måste sannolikt prioriteras bort.”

**ARG instämmer i den kritik som framförts i detta Eko-inslag.**

**ARG instämmer också i Naturvårdsverkets yttrande i nedanstående citerade pressmeddelande:**

”Pressmeddelande 2016-02-25

Transportsystemets utveckling behöver gå i en klimativänlig riktning

Naturvårdsverket konstaterar att Trafikverket utgår, i sitt inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen, ifrån en utveckling med klimatpåverkande utsläpp från transportsektorn som ligger långt över de nivåer som är förenliga med de klimatmål som Sverige satt upp.

Naturvårdsverket lämnar i dag till Näringsdepartementet och Trafikverket sitt yttrande över Trafikverkets remiss avseende inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029.

– Transportsektorn står för cirka en tredjedel av Sveriges klimatpåverkade utsläpp. Det är angeläget att transportsektorns påverkan på klimat och miljö minskar i närtid. Det kan vi inte se att Trafikverket har tagit hänsyn till i tillräcklig utsträckning, säger **Joanna Dickinson**, klimathandläggare på Naturvårdsverket.

I den fortsatta planeringen av vilka satsningar på transportinfrastruktur som ska ske 2018-2029 behöver det säkerställas att infrastrukturåtgärder inte genomförs som motverkar möjligheterna att nå de mål som satts upp inom klimat- och miljöpolitiken.

Transportplaneringen 2018-2029 behöver därför ske i samklang med

svensk miljöpolitik, utifrån de ramar avseende växthusgasutsläpp och annan miljöpåverkan som de nationella och internationella målen om minskad klimatpåverkan liksom övriga nationella miljö kvalitetsmål innebär.

Hur transportsystemet utvecklas är av central betydelse för att ett flertal av de nationella miljö kvalitetsmålen ska kunna nås. I december 2015 slöts ett globalt klimatavtal som slår fast att den globala temperaturökningen ska hållas väl under 2 grader och helst begränsas till 1,5 grader. En enig Miljömålsberedning har i februari 2016 aviserat ett förslag om ett klimatpolitiskt ramverk och att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045.”

Hässelby den 27 februari 2016  
Vänliga hälsningar



Stig Sjöstedt, ordförande,  
[stig.r.sjostedt@telia.com](mailto:stig.r.sjostedt@telia.com)  
mobil: 0725/ 38 22 12

Postadress:  
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen  
c/o Anne Lundequist  
Abiskovägen 14  
162 68 Vällingby  
[grimstaskogen@yahoo.se](mailto:grimstaskogen@yahoo.se)