



Naturskyddsföreningen
Stockholms län

2022-02-28

Regeringskansliet
(Infrastrukturdepartementet)

I2021/02884

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, TRV 2021/79143.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har tagit del av Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 och lämnar följande synpunkter.

Den av Trafikverket föreslagna Nationella planen är ett avskräckande exempel på att berörda myndigheter inte har uppfattat signalerna om omställning. Förslaget innebär en fortsatt satsning på en ännu mer omfattande bil- och lastbilstrafik i Stockholms län, när vi istället borde gå mot en infrastruktur som bygger på att bil- och lastbilstrafiken ska minska för att rädda klimatet, miljön och naturen. Alla resurser som läggs på vägutbyggnader bör istället dirigeras om till ytterligare satsningar på spårtrafik.

Trafikverkets prognoser leder fel avseende infrastrukturplanering

Det är väl känt att nya motorvägar och breddning av befintliga motorleder, i synnerhet i storstadsregioner, leder till kraftigt ökad biltrafik. All relevant forskning på området visar på att nya stadsmotorleder, bland annat genom strukturerande effekter på samhället, leder till betydligt större trafikökningar än så kallade nollalternativ utan dessa leder och än mer jämfört med alternativ med kraftfull utbyggnad av kollektivtrafik och cykelbanor.

Åtminstone sedan 2010 har Trafikverkets egen miljöexpertis i olika beräkningsunderlag för begränsad klimatpåverkan framfört att det inte räcker med teknik-utveckling och nya drivmedel. Biltrafiken måste även minska i Sverige för att klimatmålen skall kunna nås. I

synnerhet gäller detta storstadsregionerna, för vilka Trafikverket angett behov och möjlighet till trafikminskningar på 20-30% fram till 2030.

Det är i ljuset av ovanstående man behöver betrakta Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Även om en majoritet av medlen går till spårtrafik är det fortfarande en allt för stor del som går till vägbyggen. Inte minst i Stockholms län där bl.a. Tvärförbindelse Södertörn planeras.

Vi hänvisar bl.a. till Trafikverkets egna rapporter *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen (TRV 2016:043)* och *Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag (TRV 2016:111)*. Slutsatserna i dessa rapporter är tydliga - trots teknikutveckling och inriktning mot ett transportsnålt samhälle måste biltrafiken minska kraftigt för att uppfylla klimatmålen och det behövs egentligen ingen mer väginfrastruktur.

Vi vill även framhålla Naturvårdsverkets yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Naturvårdsverket avstyrker underlaget eftersom de anser att det behöver ta mer hänsyn till Sveriges klimatmål, luftkvalitetsmål och övriga nationella miljömål.

Vägutbyggnader motverkar klimatmålen

Trafikverket hävdar att infrastrukturplaneringen har en liten roll för att uppnå klimatmålen.

Vi menar att Trafikverket underskattar betydelsen av infrastrukturens påverkan på hur människor väljer att resa. Självklart behövs andra styrmedel också men det är av största vikt att infrastrukturen och samhällsplaneringen i sig underlättar för kollektivt resande, gång och cykel.

I rapporten *Hantering av miljömål i nationell plan för transportinfrastruktur, Trivector Rapport 2019:179 framgår följande:*

De klimatscenarier som har tagits fram pekar också på att trafikarbetet måste begränsas om det ska vara möjligt att nå svenska klimatåtaganden. Andra drivmedel och mer el räcker inte. Biltrafiken behöver minskas och lastbilstrafiken behöver stabiliseras. Med detta perspektiv bör alltså de samhällsekonomiska kalkylerna och planeringen utgå från ett framtida trafikarbete med dessa förutsättningar. En del av dagens investeringar kan då vara olönsamma och fördelningen mellan väg, järnväg, stadsmiljöavtal, nybyggnad och underhåll kan komma att se annorlunda ut.

Trafikverket har en orealistisk stor tilltro till att alternativa drivmedel kan lösa vägtrafikens klimatproblem. Mängden hållbara biodrivmedel är begränsad och det är inte självklart hur stor del som kan komma vägtrafiken tillgodo.

I miljökonsekvensbeskrivningen(MKB) till den Nationella planen sägs att ”*klimatmålet 2030 nås genom en hög elektrifieringstakt och betydligt ökad mängd förnybara drivmedel jämfört med idag. Klimatmålet till 2045 bedöms inte klaras med beslutad politik.*”

Vi vill med hänvisning till ovanstående varna för en övertro på att biodrivmedel kan lösa klimatfrågan.

Vidare sägs i MKB:n att: ”De satsningar i statlig infrastruktur som planeras i enlighet med jämförelsealternativet har en relativt liten betydelse för möjligheterna att nå målen. Det är dock viktigt att dessa satsningar bidrar och passar in i ett samhälle där klimatmålen har uppnåtts.” De satsningar som görs ska alltså passa in i ett samhälle där klimatmålen har uppnåtts. Detta innebär att de motorvägssatsningar som ingår i den Nationella planen rimligen borde lyftas ut då all forskning, expertis och myndigheter som Naturvårdsverket samtliga dömer ut motorvägssatsningar om vi ska klara klimatmålen. Trafikverkets tondövhet är anmärkningsvärd.

Enligt MKB:n, tabell 9, bedöms namngivna väginvesteringar ge en ”sammantaget negativ” klimatpåverkan.

Motorvägsinvesteringar i Stockholms län bör utgå.

I kapitel 8.6 *Stockholmsområdet och Gotland* i den Nationella planen sägs under rubriken *Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder*:

I det växande storstadsområdet är det inte möjligt att till fullo tillgodose efterfrågan på framkomlighet i vägnätet. Följden är trängsel och en högre störningskänslighet med stor samhällspåverkan. Ökande restider och restidsosäkerhet påverkar punktlighet och flera andra leverans kvaliteter negativt.

Det är en viktig insikt som vi menar borde få betydligt större genomslag på infrastrukturplaneringen. Efterfrågan och framkomlighet kan inte lösas genom att bygga ut vägnätet ytterligare. Ändå är det precis det Trafikverket gör genom att ha med stora satsningar på motorvägar i Stockholmsområdet.

Den enskilt största satsningen är på Tvärförbindelse Södertörn som nu är fullt finansierad i den Nationella planen. Naturskyddsföreningen i Stockholms län har tidigare framfört stark kritik mot projektet och menar att det borde lyftas ur den nationella planen.

Enligt MKB:n är Tvärförbindelse Södertörn det objekt som dominerar vad gäller utsläppen av koldioxid i den Nationella planen. Utöver det ger Tvärförbindelse Södertörn oåterkalleliga ingrepp i flera värdefulla natur- och rekreationsområden varav flera naturreservat. Negativ påverkan på riksintresse för rörligt friluftsliv genom bullerstörning är en annan allvarlig konsekvens av Tvärförbindelse Södertörn. Alternativ till att bygga en helt ny motorväg har inte utretts under planprocessen.

Även övriga utbyggnader av motorvägsnätet i Stockholms län motverkar klimatmålen och ger upphov till ökat buller och andra negativa effekter på landskapet och biologisk mångfald. Det gäller t.ex. de utbyggnader av befintligt motorvägsnät som anses behövas till följd av Förbifart Stockholm.

Lena Vängstam, ordförande

Ronny Fors, ledamot

Naturskyddsföreningen i Stockholms län