



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2022-02-28

Ärendenummer
NV-09145-21

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Naturvårdsverkets yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 (I2021/02884)

Sammanfattning

Naturvårdsverket avstyrker Trafikverkets förslag till nationell plan utifrån de skäl som anges nedan.

Naturvårdsverket anser att planförslagets satsningar på järnväg är positiva då dessa kommer att ha betydelse för möjligheten att resa och transportera mer energieffektivt i ett framtida transporteffektivt samhälle.

Naturvårdsverket anser att stadsmiljöavtalen bidrar positivt till minskad klimatpåverkan och att dess andel av budgetramen därför bör ökas väsentligt och inte minskas under planperioden så som föreslås.

Naturvårdsverket anser att planen behöver bidra till att resurseffektivt uppnå klimatmålen samt miljömålen för luft, buller och människors hälsa. För att klimat- och miljömålen ska kunna nås krävs att det energiintensiva trafikarbetet i transportsystemet minskar.

Naturvårdsverket anser att miljökonsekvensbeskrivningen behöver redovisa ett alternativ innehållande åtgärder som sammantaget leder till att klimatpåverkan från transporter minskar jämfört med idag samt bidra till att miljömålen nås.

Naturvårdsverket anser att en inriktning ska tas fram över hur användning av befintlig infrastruktur kan minska fordonens trafikarbete och därmed transportsektorns energianvändning. Detta då planen har betydande rådighet över dessa åtgärder.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket avstyrker Trafikverkets förslag till nationell plan utifrån de skäl som anges nedan.

Planförslaget bidrar inte resurseffektivt till klimatmålen

Sverige har sedan 2017 ett klimatpolitiskt ramverk som består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. För att Sveriges beslutade klimatmål ska nås behöver klimatfrågan genomsyra alla relevanta politikområden. De klimatpåverkande utsläppen från svenska inrikestransporter står för ca en tredjedel av de territoriella klimatpåverkande utsläppen och merparten kommer från vägtrafiken. Transporterna är en nyckelsektor för att klimatmålen ska nås.

Naturvårdsverket anser att de statliga transportinfrastrukturplanerna har en strukturerande betydelse för samhällsutvecklingen. De påverkar och är i hög grad styrande för lokaliseringmönster, markanvändning och samhällsplanering i regioner och kommuner. De har inte bara betydelse på lång sikt, genom utbyggnad av ny infrastruktur, utan kan även på kort sikt, genom åtgärder som ändrar användningen av befintlig infrastruktur bidra till att transporternas totala energianvändning minskar. Naturvårdsverket anser att en inriktning ska tas fram över hur användning av befintlig infrastruktur kan minska fordonens trafikarbete och därmed transportsektorns energianvändning.

Naturvårdsverket konstaterar att planförslaget innehåller åtgärder för närmare 900 miljarder kronor varav en statlig budgetram på nära 800 miljarder kr och anser därför att planens utgångspunkt bör vara att bidra till minskad klimatpåverkan från transporter jämfört med idag. Naturvårdsverket delar inte uppfattningen som förs fram i planförslaget att infrastrukturinvesteringar har mycket små effekter på utsläppen av växthusgaser¹.

Naturvårdsverket anser som tidigare² att Trafikverkets basprognos med antaganden om ökat trafikarbete med bil och lastbil inte är en lämplig utgångspunkt för hur transportsystemet ska utvecklas. Detta då en sådan trafikutveckling inte är förenlig med klimat- och miljömålen. Naturvårdsverket konstaterar i likhet med OECD³ att den tekniska utvecklingen av fordon och bränslen inte kommer att kunna uppväga utsläpp från en stor och växande efterfrågan på rörlighet som är utgångspunkten för planförslaget. Detta då transportsystemet i sig inte är resurseffektivt och behöver transformeras mer genomgripande⁴.

Planförslagets effekter – Klimat- och miljömål

Klimatpåverkan från transporter påverkas, som beskrivs i planförslaget, av tre faktorer – trafikarbetet⁵, hur energieffektiva fordonen är⁶ samt hur stor andel av transporterna som drivs med fossila respektive förnybara drivmedel.

¹ Huvudrapporten s 184

² Naturvårdsverkets yttrande över inriktningsunderlaget för transportplaneringen NV-08308-20

³ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design.

⁴ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design.

⁵ dvs hur långt som fordonen körs, mäts i fordonskilometer

⁶ dvs fordonens genomsnittliga utsläpp per kilometer

Den statliga transportinfrastrukturplaneringen kan påverka dessa utsläpp på framförallt två sätt:

- Dels genom den klimatpåverkan som byggande och drift av infrastrukturen orsakar. Enbart byggande och drift av vägar och järnvägar genererar ca 3 Mton klimatpåverkande utsläpp per år i Sverige. För att transportsektorns klimatmål ska nås är det därför av central betydelse att den infrastruktur som byggs sedan kan användas med så liten energiförbrukning som möjligt under sin livstid.
- Dels genom att påverka hur stort trafikarbete som kommer att ske i transportinfrastrukturen samt hur det fördelas på olika trafikslag som är mer eller mindre energiintensiva.

Andelen rena elbilar i fordonsparken ökar varje år vilket är positivt men från låga nivåer, samtidigt som antalet bensin- och dieselbilar som säljs är fler i antal. Persontransporternas energiförbrukning behöver minska men elektrifieringen av vägfordonsparken går för sakta i förhållande till vad som krävs för att minska klimatpåverkan.⁷

Likaså behöver godstransporternas energiförbrukning minska.

När det gäller biodrivmedel råder som Trafikverket påtalat⁸ osäkerheter kring tillgången på hållbart producerade biodrivmedel i den omfattning som skulle behövas med den ökning av trafikarbete som Trafikverket räknar med. För att nå målet för klimatpåverkande utsläpp från inrikes transporter år 2030 skulle det krävas en väsentligt ökad mängd biodrivmedel, enligt Trafikverkets beräkningar omkring 70 procent mer än idag. Möjligheten att nyttja biodrivmedel för att nå klimatmålen begränsas dock bland annat av dess nära koppling till miljömålet Frisk Luft.⁹ Naturvårdsverket bedömer, i likhet med regeringens påpekande i proposition 2019/20:65¹⁰, att tillgången på biodrivmedel riskerar att vara begränsad på grund av ökad global efterfrågan. Naturvårdsverket anser att biodrivmedel på längre sikt bör allokeras till de transporter som har svårt att ställa om till elektrifiering av olika skäl t ex luft- och sjöfart.

Naturvårdsverket anser att för att klimat- och miljömålen resurseffektivt ska kunna nås krävs också ett minskat trafikarbete i transportsystemet med energiintensiva trafikslag. Bil, lastbil och flyg är de mest energiintensiva trafikslagen per transporterad person- och tonkilometer¹¹. Planen behöver därför bidra till mer hållbar tillgänglighet så att trafikarbetet med dessa energiintensiva trafikslag minskar. Samtidigt behöver en helhetssyn tillämpas för att klimatpåverkande utsläpp från transporter inte ska flyttas till andra delar av livscykeln eller transportsektorn, eller till andra sektorer eller andra länder. Energiförbrukning per transporterad person- och tonkilometer i ett livscykelperspektiv behöver beaktas.

Planförslagets potential att minska klimatpåverkan på kort sikt

⁷ Kenworthy, J.R. & Svensson, H. (2022) Exploring the Energy Saving Potential in Private, Public and Non-Motorized Transport for Ten Swedish Cities. Sustainability 2022, 14, 954.

⁸ Trafikverkets inriktningsunderlag.

⁹ Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen.2021, s 7.

¹⁰ Prop 2019_20_65 En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan (regeringen.se)

¹¹ Se t ex en översiktlig jämförelse av klimatpåverkan per personkm och trafikslag i Figure 1, sid 31, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_156-2020_oekologische_bewertung_von_verkehrsarten_0.pdf;

Naturvårdsverket anser att planen behöver innehålla avsatta medel för åtgärder på kort sikt för omfördelning av ytor i befintlig statlig väginfrastruktur så att den kan användas mer energieffektivt framförallt i och mellan städer, road space reallocation.¹² Enligt OECD¹³, är det inom den kommande tioårsperioden, nödvändigt för klimatomställningen och fullt möjligt att ändra de befintliga fysiska strukturerna i städerna genom en mer hållbar tillgänglighet¹⁴.

Omfördelning av utrymme på befintlig statlig väg ligger inom Trafikverkets rådighet¹⁵. Är vägen bred så är det till exempel enligt Trafikverket fullt möjligt att omfördela yta på det statliga vägnätet från bil- och lastbilstrafik till mer energieffektiv användning, som cykeltrafik eller kollektivkörfält. De största kommunerna efterfrågar att staten aktivt ska arbeta med denna typ av åtgärd inom befintlig transportinfrastruktur¹⁶.

Naturvårdsverket efterfrågar en analys av hur nationell plan genom sin sammansättning av åtgärder kan minska beroende av t ex egen bil för vardagens resor och transporter i städer och tätorter där alternativ vore möjliga. Planförslaget antar att befolkningen kommer att koncentreras ytterligare till de större tätorterna men redovisar inte hur planen sammantaget kan bidra till att bilberoendet minskar där.

Naturvårdsverket anser att ett viktigt första steg för att kunna minska trafikarbete med energiintensiva trafikslag är att inte först öka det ännu mer. I planförslaget satsas dock ca 45 miljarder kronor på ny väginfrastruktur, vilket kommer att driva på ökningen av trafikarbete med bil och lastbil och öka bilberoende framförallt i städerna. Naturvårdsverket konstaterar att det i de stora städerna finns förutsättningar att istället minska sitt biltrafikarbete genom en mer hållbar stadsutveckling i vilken den statliga transportplaneringen har en central roll.

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Naturvårdsverket anser att det bör vara ett ökat fokus på steg 1 och steg 2 åtgärder i väginfrastrukturen. Miljökonsekvensbeskrivningen¹⁷ har identifierat och i viss utsträckning bedömt åtgärder och möjligheter som skulle kunna öka bidraget till måluppfyllelse i förhållande till planförslaget. Naturvårdsverket anser att det är positivt att miljöbedömningen har påverkat planens sammansättning när det gäller trimningsåtgärder som kan minska miljöpåverkan. De står dock endast för enstaka procent av planbudgeten.

Det är mer otydligt hur miljöbedömningen påverkat planen när det gäller nivåer på trafikarbete med olika trafikslag och fördelning av trafikarbete mellan olika trafikslag samt vilka åtgärder i transportinfrastrukturen som kan bidra till en mer hållbar energieffektiv tillgänglighet. Nyckelfrågorna för omställningen till en hållbar tillgänglighet utelämnas.

Naturvårdsverket anser att miljökonsekvensbeskrivningen behöver redovisa ett alternativ med åtgärder som sammantaget leder till att klimatpåverkan från

¹² International Transport Forum (2022) Streets That Fit: Re-allocating Space for Better Cities.

¹³ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design s 41.

¹⁴ Hantering av steg 1- och 2-åtgärder i transportplaner och investerings- och underhållsplaner. Riktlinjer. Trafikverket, TDOK 2018:0498.

¹⁵ Hantering av steg 1- och 2-åtgärder i transportplaner och investerings- och underhållsplaner. Riktlinjer. Trafikverket, TDOK 2018:0498.

¹⁶ Iseborn, E. et al (2021) Kartläggning av styrmedel som främjar omvandling av trafikleder i städer. Naturvårdsverket Rapport 6978. April 2021.

¹⁷ Miljökonsekvensbeskrivningen, avsnitt 13.2

transporter minskar *jämfört med idag* samt bidrar till att klara miljömålen. Ett sådant alternativ behöver ta höjd för de osäkerheter som finns avseende tillgång på hållbart producerade biodrivmedel och ta sin utgångspunkt i scenarier med minskad energianvändning i transportsektorn från trafikarbete med energiintensiva trafikslag. Naturvårdsverket konstaterar att Trafikverket 2020 tog fram sådana scenarier som hade kunnat användas.

Klimat- och miljöpåverkan av planförslaget är otydligt redovisade

Naturvårdsverket anser att det tydligare bör framgå vad planförslagets effekter avseende miljöpåverkan jämförs med – jämförelsealternativ, nuläge eller mål.

Det är alltför otydligt redovisat i planförslagets olika dokument vilka klimat- och miljöeffekter som planförslaget har. Detta gör det svårt att bedöma om miljöpåverkan verkligen ”minskar” när detta anges eller om detta egentligen betyder att miljöpåverkan faktiskt ökar jämfört med idag.

När det gäller planförslagets klimatpåverkan så anges till exempel att ”den totala minskningen av utsläppen från vägtrafiken av namngivna investeringar blir 0,1 procent år 2040¹⁸.” Men detta utgår från ett antagande om en kraftig ökning av vägtrafiken jämfört med idag, baserat på Trafikverkets basprognos där biltrafiken ”förväntas öka med omkring 30 procent jämfört med idag fram till 2040”¹⁹. Naturvårdsverket konstaterar även här att otydligheten i vad jämförelsen utgår ifrån gör att det som kan uppfattas som en minskning i jämförelse med nuläget i själva verket innebär en ökning.

Naturvårdsverket ser flera problem med miljöbedömningsprocessens utformning bland annat att miljöbedömningen av den nationella infrastrukturplanen avslutats före planens färdigställande. Det innebär att viktiga beslut som kommit in sent i processen inte har kunnat bedömas i miljökonsekvensbeskrivningen. Ett annat problem är att det inriktningsunderlag som Trafikverket utgår från vid framtagandet av planen är alltför snävt formulerat för att rimliga alternativ ska kunna tas fram inom ramen för miljöbedömningen. Ett tredje problem är att planeringsprocessen ges en alltför snäv tidsram för att miljöbedömningen ska kunna genomföras på det sätt som regelverket avser.

Naturvårdsverket anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning och bedömning av planens kumulativa effekter eftersom bristen på sådan beskrivning försvårar bedömningen av planens miljöpåverkan och för efterföljande miljökonsekvensbeskrivningar för enskilda projekt.

Naturvårdsverket anser att det är av stor vikt att de förslag och rekommendationer som lämnas i miljöbedömningen tas i beaktande och i högre grad får genomslag i planen.

Stadsmiljöavtal minskar klimatpåverkan och behöver prioriteras

Naturvårdsverket anser att stadsmiljöavtalens andel av budgetramen behöver ökas väsentligt och inte minskas under planperioden så som föreslås.

Naturvårdsverket anser att det för samtliga åtgärder i transportinfrastrukturplaner inom städer och tätorter, t ex utbyggd vägkapacitet, borde ställas samma krav på att åtgärderna, liksom för stadsmiljöavtal, ska bidra till ”energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser” och ”att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås”.

¹⁸ Miljökonsekvensbeskrivningen s.10

¹⁹ Miljökonsekvensbeskrivningen s 44

Trafikverkets beräkningar visar att en kraftigt ökad budget för stadsmiljöavtal, 167 miljarder kronor, skulle bidra till att klimatmålen nås²⁰. Men i planförslaget föreslås en minskning av budgeten för stadsmiljöavtal, från dagens 12 till 9 miljarder kronor under planperioden, med hänvisning till att åtgärden behöver utvärderas ytterligare. Naturvårdsverket vill här lyfta fram den utvärdering K2 har genomfört som visar att stadsmiljöavtal är den åtgärd i transportplanen som har tydligast potential att bidra till minskad klimatpåverkan och andra miljömål genom minskat trafikarbete med bil och lastbil²¹. Före- och eftermätningar i stråk där stadsmiljöavtal genomförts visar på reella effekter motsvarande en minskning av lätta fordons växthusgasutsläpp (personbil, lätt lastbil, mc och moped) på cirka 2 procent till år 2030.

Transporteffektivare samhälle

Naturvårdsverket anser att planförslagens satsningar på järnväg är positiva då dessa kommer att ha betydelse för möjligheten att resa och transportera mer energieffektivt i ett framtida transporteffektivt samhälle.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att majoriteten av väginvesteringarna visar knapp eller dålig lönsamhet i ett transporteffektivt samhälle.

Enligt regeringens direktiv ska det i planförslaget redovisas hur det ”bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället”²². Naturvårdsverket konstaterar att det i planförslaget inte redovisas hur planen borde vara sammansatt för att bidra till en ökad transporteffektivitet i samhället där trafikarbetet, och därigenom utsläppen och övrig miljöpåverkan, kan minska utan att tillgängligheten försämras enligt regeringens precisering.

Naturvårdsverket anser att den del av regeringens definition i infrastrukturpropositionen som anger hur infrastrukturåtgärder kan bidra till transporteffektivt samhälle²³ ska användas genomgående i planförslaget. Naturvårdsverket konstaterar att i miljökonsekvensbeskrivningen hänvisas till regeringens definition i sin helhet. Däremot har definitionen i planförslagens huvudrapport ersatts med en vidare tolkning som inte berör infrastrukturåtgärdernas betydelse för transporteffektivare samhälle

Naturvårdsverket anser att planförslaget bör redovisa åtgärder i transportinfrastrukturen som kan stödja de mer transportsnåla beteendeförändringarna som uppstått under pandemin så att de blir varaktiga så som ändrade transportmönster med minskad klimatpåverkan. I planförslaget²⁴ anses de ändrade transportmönster med minskad klimatpåverkan som uppstått under pandemin endast vara tillfälliga.

Planförslagens känslighetsanalyser

²⁰ SOFT Kontrollstation 2020

²¹ Effekter av stadsmiljöavtalet | K2 (k2centrum.se)

https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_10_effekter_av_stadsmiljoavtalet.pdf

²² Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409)

²³ ”Infrastrukturåtgärder kan bidra till ökad transporteffektivitet bl.a. genom att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik, överflyttning till mindre energiintensiva transportsätt och fordon och genom ökad möjlighet till längre och tyngre fordon.”

²⁴ Huvudrapporten s. 47

I planförslaget förs resonemang kring bidrag till funktions- och hänsynsmål samt samhällsekonomiska nyttor av planförslaget. Naturvårdsverket anser att det borde redovisas tydligt att slutsatserna baseras på att miljöeffekter redan i utgångsläget har en relativt liten inverkan på utfallet i Trafikverkets nyttokalkyler jämfört med kortare restider med bil, lastbil och flyg.

En avgörande bestämningsfaktor till detta är att en stor del av de beräknade (väg)trafikökningar som prognosticeras är placerade i jämförelsealternativet. I och med det betraktas trafikökningarna som ofrånkomliga i de påföljande kalkylerna avseende utbyggd väginfrastruktur. Detta medför att vägobjekten i sig bedöms ha små utsläppseffekter och låga samhällskostnader. Nyttorna av den bedömda trafikökningen kommer däremot objekten till del genom de restidsvinster kapacitetsökningarna innebär i form av minskad trängsel (i förhållande till jämförelsealternativets framtidsscenario). Detta är en viktig förklaring till den stora skillnad mellan restidsnyttor och utsläppskostnader som oftast är fallet i vägtrafikkalkylerna, även om utsläppskostnaderna för koldioxid femdubblas i ett känslighetstest.

I planförslagets sammanfattning anges också att ”de väginvesteringar som ingår i planförslaget är motiverade även helt utan trafiktillväxt”. Naturvårdsverket konstaterar att detta inte är konsistent återgivet i förhållande till den analys som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen²⁵ avseende hur förslaget till nationell plan passar in i ett transporteffektivt samhälle utan vägtrafikökningar i basprognosen.

I miljökonsekvensbeskrivningen²⁶ framkommer tvärtom att 70 procent av de namngivna vägobjekten i planförslaget har svag eller ingen samhällsekonomisk lönsamhet i ett transporteffektivt samhälle. Det står också i miljökonsekvensbeskrivningen att utsläppsmålet för 2045 inte bedöms klaras med beslutad politik. Däremot antas detta uppnås i den så kallade Basprognos 2020 vilken används som jämförelsealternativ. Av den anledningen bör det förtydligas hur denna hypotes kan förverkligas och på vilket sätt infrastrukturplaneringen kan bidra. Detta eftersom själva planen i princip inte beräknas innebära några utsläppsminskningar.

Planförslagets påverkan på luftutsläppen och luftkvaliteten

Naturvårdsverket anser att planen behöver bidra till bättre luftkvalitet och befarar att fler överskridanden riskeras när miljö kvalitetsnormerna skärps. Enligt Trafikverkets bedömningar kommer antalet förtida dödsfall orsakade av luftföroreningar från vägtrafiken att sjunka med 8 procent mellan 2017 och 2040. Beräkningarna är inte tillräckligt transparenta för att det ska vara möjligt att bedöma rimligheten i dessa men Naturvårdsverket konstaterar att Trafikverkets bedömning av antal förtida dödsfall skiljer sig kraftigt från de beräkningar²⁷ som Naturvårdsverket använder som utgångspunkt vilka landar i det dubbla antalet förtida dödsfall.

Inrikes transporter, främst vägtrafiken, bidrar till utsläpp av luftföroreningar. År 2020 stod vägtrafiken för 35 procent av NOx-utsläppen och 45 procent av

²⁵ Miljökonsekvensbeskrivningen s. 151

²⁶ Miljökonsekvensbeskrivningen (figur 25) s. 152

²⁷ Quantification of population exposure to NO₂, PM_{2.5} and PM₁₀ and estimated health impacts 015in Sweden 2015

utsläppen av PM10 i Sverige. Infrastrukturen styr var dessa utsläpp sker och därmed vilka halter och vilken hälsopåverkan som uppstår till följd av utsläppen.

Enligt Trafikverket bidrar planen försiktigt positivt till att taken i EU:s takdirektiv nås. Naturvårdsverket anser att planen i högre grad behöver bidra till regeringens luftvårdsprogram²⁸ där utsläppen från inrikes transporter behöver minska betydligt fram till 2030 för att de svenska åtagandena enligt EU:s takdirektiv ska uppnås.

Enligt Trafikverkets bedömning påverkar planen luftkvaliteten marginellt på nationell nivå men bedöms kunna leda till försämrad luftkvalitet regionalt och lokalt främst i storstadsregionerna. Naturvårdsverket saknar ett resonemang om hur trafiken på det statliga vägnätet påverkar det regionala och lokala trafikflödet och vilken påverkan trafiken på det statliga vägnätet därmed har på luftkvaliteten lokalt. Naturvårdsverket saknar en strategi för hur planen kan bidra till förbättrad luftkvalitet och därmed färre antal förtida dödsfall orsakade av avgasemissioner och slitagepartiklar.

Hälsa / buller

Naturvårdsverket anser att planen i högre grad behöver bidra till att uppnå miljömålen som rör buller och människors hälsa. Naturvårdsverket håller med Trafikverket om att de medel som föreslås för att minska miljö- och hälsopåverkan från transporter är långt ifrån tillräckliga i förhållande till behoven. Trafikverkets indikativa ram för buller och vibrationer uppgår till cirka 55 procent av det identifierade behovet.²⁹

Hälsofrågor som buller, vibrationer, luftföroreningar och effekter på fysisk aktivitet får begränsat utrymme och borde ges större inverkan på medelsfördelning. Ett exempel är inom området buller och vibrationer där Trafikverket har mål både till 2030 och på längre sikt. Målen till 2030 om halvering av antal bullerutsatta och att de mest utsatta ska vara åtgärdade (mer än 10 dB över riktvärdena), är realistiska och inte alls särskilt långtgående. Men Trafikverket konstaterar att inget av målen för buller kommer vara möjliga att uppnå med föreslagen ram för trimnings- och miljöåtgärder.

Av de 37 miljarder som avsätts för trimnings- och miljöåtgärder så är 2,5 miljarder till bulleråtgärder, vilket bedöms behöva fördubblas för att närma sig Trafikverkets mål till 2030 inom området. För att kunna närma sig målen inom bullerområdet krävs en kombination av åtgärder där skyddsåtgärder och utveckling av fler lågbullrande vägbeläggningar och minskade bulleremissioner från järnväg är särskilt viktigt.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger efter föredragning av avdelningschefen Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Gunilla Sallhed samt handläggarna Joanna Dickinson, Lena Odeberg, Magnus Lindqvist, Anna Forsgren, Ann Åkerskog, Johan Brolund och Erik Stigell

²⁸ Se regeringsbeslut om nationellt luftvårdsprogram M2019/00243/KI

²⁹ Miljökonsekvensbeskrivningen s 31

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

m.registrator@regeringskansliet.se