



Världsnaturfonden WWF
Ulriksdals Slott
170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Direkt: 08 624 74 xx
Allmänt: info@wwf.se
muge.apaydin.jonsson@wwf.se
www.wwf.se

Landsbygds-och infrastrukturdepartementet
Stockholm

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Ulriksdal 5 mars 2024

Världsnaturfonden WWFs remissvar angående Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Dnr: LI2023/03919

- WWF anser att transportsektorns klimatomställning behöver stå på tre ben, som var för sig utgör egna åtgärdsområden, för att den ska kunna vara miljömässigt och socialt hållbar:
 1. Ett transporteffektivt samhälle
 2. Hållbara förnybara drivmedel
 3. Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg.

En klimatomställning som står på tre ben sprider riskerna, till exempel om ett åtgärdsområde inte utvecklas på önskvärt sätt.

- Potentialen för "åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle" att bidra till klimatmålet underskattas i förslaget. WWF menar att vägtrafiken behöver minska för att tillräckliga utsläppsminskningar ska ske i närtid. WWF menar att Trafikverket bör utgå från ett mer transporteffektivt samhälle i planeringen. Trafikverkets prognoser säger att bilresandet beräknas öka med 25 procent till 2040, dominerat av personresandet. Trafikverkets modeller och samhällsekonomiska kalkyler behöver justeras. Takten på urbanisering i dessa modeller behöver också ses över med tanke på att ett trendsifte skett efter pandemin och många jobbar på distans.
- WWF menar att även en påskyndad elektrifiering av transportsektorn inte minskar utsläppen tillräckligt snabbt för att Sverige ska klara de nationella klimatmålen till 2030 och våra internationella åtaganden. Regeringens klimatredovisning i budgeten och regeringens klimatpolitiska handlingsplan visar på detta. Sverige behöver därför parallellt fokusera på transporteffektivitet för att utsläppsminskningar ska kunna ske i närtid, i linje med vad som krävs för att klara Parisavtalets målsättningar. Enligt IPCC och beslutet från COP 28 måste en omställning bort från fossila bränslen ta fart innevarande årtionde.
- WWF anser att ett nationellt mål om minskning av personbilstrafiken bör införas. Det finns flera mervärden såsom förbättrad luftkvalité, ökad barnsäkerhet, mer attraktiva städer. Norge har mål om "nullvekst i biltrafiken" genom avtal med storstäderna. Irland och Skottland har nationella trafikminskningsmål på 20 procent.

- Idag står inrikestransporter för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Utsläppen har minskat med 34 procent sedan 2010 men de måste minska snabbare än så för att Sverige ska kunna nå de nationella etappmålen till 2030, och sannolikt även Sveriges klimatåtagande gentemot EU (ESR-målet), något som Trafikverket också konstaterar på sida 95. Trafikverket konstaterar också att det blir svårt att nå längre med elektrifiering till 2030, vilket WWF håller med om. Trafikverket skriver i sitt förslag att införa styrmedel för att minska trafiken i tillräcklig omfattning för att nå klimatmålen skulle ge kraftigt minskad tillgänglighet och snedvridande fördelningseffekter. WWF delar inte den bilden. WWF menar att Trafikverket borde agera i linje med vad forskningen visar. [En analys som gjorts av KTH¹](#) visar att bilkörningen per capita år 2030, i olika scenarier, behöver minska med mellan 21–47 procent för att sänka vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp med 70 procent jämfört med 2010. Forskningen visar också hur minskning av biltrafiken kan fördelas över landet för att motverka de negativa fördelningseffekter som Trafikverket påstår ovan.
- WWF håller delvis med om att åtgärder för att minska biltrafiken kan förväntas leda till sämre tillgänglighet med bil, exempelvis genom att sänkta hastighetsgränser ökar restiderna, vilket särskilt drabbar grupper som av olika anledningar saknar alternativ till bilen. WWF anser dock att en förbättring av förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik, inklusive genom omfördelning av vägytor, samtidigt som hastigheter sänks för bilar har en sammantaget positiv effekt för att skapa attraktiva städer. WWF menar att för att motverka sämre tillgänglighet med bil kan man öka tillgängligheten genom gång, cykel- och kollektivtrafik inom ramen för paket av åtgärder. [The new reverse traffic pyramid²](#) visar hur Trafikverket kan agera för att öka städers attraktivitet genom minskad biltrafik.
- WWF ser att det finns många lyckade exempel från andra städer i Europa som har minskat biltrafiken. Gent, Leuven och Bryssel har minskat biltrafiken markant samtidigt som utrymmet för gator omfördelats på ett sätt som förbättrat stadsliv och förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik. Dessa åtgärder som har genomförts i belgiska städer har tagits emot väl av medborgarna och dessutom ökat attraktiviteten av dessa städer. WWF har samlat denna information i [en rapport³](#). Trafikverket bör se över exempel från andra länder när det gäller åtgärder som kan genomföras inom transporteffektivitetsområdet.
- WWF menar att en kombination av olika åtgärder ger mest effekt för att minska biltrafiken. I den belgiska staden Gent med 260 000 invånare har det genomförts ett flertal åtgärder som visar på potentialen med kombinerade åtgärder i stadsmiljö i större skala. Huvudsakliga åtgärder som genomförts är:
 - Införande av sex zoner i centrala staden för att förhindra genomfartstrafik med personbil och lastbil. Det innebär att det inte går att köra bil mellan zonerna utan istället måste man köra via en ringväg för att ta sig in i andra zoner.
 - Utökat område med 30 km/h som bashastighet innanför stadens ringväg.
 - Skärpt parkeringsreglering med högre avgifter centralt, fler infartsparkeringar och styrning bort från gatuparkering.
 - Högre prioritet och förstärkt kollektivtrafik med förkortade restider på viktiga busslinjer.

¹ *Svenska transportmålet omöjligt utan minskat bilresande | KTH 2023, "Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development"* [Full article](#)

² Bicycle Network, [The New Reverse Traffic Pyramid](#)

³ WWF, 2023 ["Att Göra en Gent"](#) Nya tag för attraktiva städer med mindre biltrafik

- Förstärkt och utökat nätverk av cykelbanor samt fokus på kvalitativ cykelparkering.
- Trafikverket menar att det är mycket svårt att minska trafikmängden även med kraftfulla styrmedel. WWF håller inte med om det och hänvisar till att forskning visar att en kombination av åtgärder kan ha stor effekt på trafikmängden. [I en studie av IVL⁴⁴](#) görs en analys av åtgärder för en hållbar transportsektor. Inom området transporteffektivt samhälle har potentialen för att minska resor med bil och transporter med lastbil till 2030 uppskattats för nio områden:
 - Resfria möten, distansarbete och distansutbildning beräknas kunna minska biltrafikarbetet med 5 procent.
 - Transporteffektiv stadsplanering uppges kunna minska det totala biltrafikarbetet med 2 procent och flytta 3 procent av bilresorna till kollektivtrafik, gång och cykel.
 - Bilpooler, biluthyrning och bildelning kan ge 3 procents minskning av det totala resandet och flytta 2 procent av biltrafikarbetet till andra färdmedel.
 - Parkeringsutbud och parkeringsavgifter har en stor påverkan på färdmedelsval, biltrafikarbete som kan flyttas till andra färdmedel uppges ha en potential upp till 8 procent.
 - Beteendepåverkande åtgärder anges kunna flytta 3 procent av biltrafikarbetet till andra färdmedel.
 - Sänkning av skyltad hastighet anges ha en potential att minska biltrafikarbetet med 2 procent genom flytt till cykel, kollektivtrafik och långväga tågresor.
 - Ökade satsningar på kollektivtrafik bedöms kunna minska biltrafikarbetet med 6 procent.
 - Satsningar på gång, cykel och lätta fordon bedöms ha effekt, men ingen siffra anges.
 - Åtgärder för överföring av gods från lastbil till järnväg, sjöfart och effektiva citylogistiklösningar bedöms kunna minska trafikarbetet med lastbil med upp till 7 procent.
- WWF menar också att det behövs åtgärder och stöd (som stadsmiljöavtalet) för städer för att minska biltrafiken och mer stöd till steg 1- och steg 2-åtgärder. Ungefär en tredjedel av alla körda bilkilometer inom Sverige sker i städer – trots att det ofta finns bra tillgängliga alternativ. Städerna har en nyckelroll i arbetet med att minska biltrafiken. Det är främst städer som kan öka attraktiviteten för gång-, cykel- och kollektivtrafik, införa hastighetssänkningar och minska antalet parkeringsplatser. WWF menar att Trafikverkets kommande utvärdering av Stadsmiljöavtalen är viktig. Klimaträttsutredningen och utvärdering av det nationella kunskapscentret för kollektivtrafik (K2) visar att det har varit viktigt för omställningen.
- WWF föreslår att man inrättar det nya styrmedlet "Landsbygdsavtal" för att såväl hushåll som företag i hela Sverige ska kunna delta i klimatomställningen och för att omställningen ska bli rättvis. Landsbygdsavtal innebär kontrakt mellan staten, landsbygdskommuner, regioner och privata aktörer för att skapa bättre alternativ till bilen och minska transportbehovet på landsbygden. Landsbygdsavtal kan innebära satsningar på kollektivtrafik i glesbygd, grannskapskontor, förstärkt digital tillgänglighet, bibehållen eller förbättrad lokal service, bättre förutsättningar för elcykelpendling och smarta mobilitetslösningar inklusive anropsstyrd kollektivtrafik.

⁴ Transportstudien 2019, "Analys av åtgärder för en hållbar transportsektor", [IVL](#)

- På sidan 107 skriver Trafikverket om trafiksäkerhetsåtgärder. Det nämns att arbetet med anpassning av hastighetsgränserna i relation till vägens säkerhetsstandard behöver fortsätta, för att kunna nå etappmålet för vägtrafiksäkerhet 2030. Att sänka hastighetsgränser får i praktiken också stor betydelse för trafikens klimatpåverkan, inklusive genom att trafikflöden blir jämnare. Klimatråtsutredningen visar att sänkning av hastighet har en potential att minska biltrafikarbetet med 2 procent genom skifte till cykel, kollektivtrafik och långväga tågresor.
- WWF välkomnar förslaget om att underlätta cykling i stadstrafik genom att anpassa Trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar, bland annat genom att ge möjlighet för väghållare att tillåta cykling mot enkelriktat och högersväng mot rött ljus där så är lämpligt. Det är väsentligt att förslaget genomförs säkert med nollvisionen i åtanke.
- Trafikverket lyfter att god tillgänglighet med kollektivtrafik är viktigt för medborgare utan tillgång till bil, och är av central betydelse för storstädernas transporter. Det finns också stor efterfrågan på förbättringar i kollektivtrafiksystemet. WWF menar att dessa aspekter behöver förstärkas i inriktningsunderlaget.
- Trafikverket lyfter också behovet av att öka andelen förnybara drivmedel av beredskapsskäl. WWF menar att den kommande nationella planen bör gå i linje med ett akut behov att hejda klimatkrisen och förstärka Sveriges beredskap. Detta perspektiv är en viktig del att beakta för att minska beroendet av importerade fossila drivmedel. Detta gör också att man får stabila priser på dessa drivmedel framöver. Även en lokal elförsörjning till prioriterad laddinfrastruktur genom förnybar el i närområdet är viktig ur beredskapssynpunkt.

För Världsnaturfonden WWF

Gustaf Lind

Generalsekreterare

Müge Apaydin-Jönsson

Sakkunnig klimat, hållbar energi- och stadsutveckling